autocar et cargo routier

le magazine du transport routier

les métiers du Transport et de l'Automobile

N° 396 · NUMÉRO SPÉCIAL · REVUE MENSUELLE · LE N° 7 F

NEOPLAN
- toujours un pas en avant du progrès

Skyliner • Cityliner • Jetliner

Sécurité et confort caractérisent la forme sobre et élégante de ces nouveaux cars :
L'ossature homogène et surtout la grande surface vitrée dont le collage garantit une étanchéité absolue et une facilité de lavage automatique inconnue, sont les facteurs primordiaux de la stabilité.
Les pare-brises panoramiques accordent en plus un champ de vision illimité au conducteur et aux voyageurs.
Les portes pneumatiques à un seul vantail munies de verrouillage de sécurité, n'ont ni poignées, ni charnières saillantes.
Facilité de la réparation de la carrosserie par éléments interchangeables. Entourages de roues anti-rouille en matière synthétique.
Le double plafond avec son éclairage indirect – dissimulant les trappes du toit – les montants intérieurs des vitres ainsi que les buses d'aération – incorporées dans les canalisations d'air – sont revêtus d'une mousse spéciale.
La capacité des porte-bagages ainsi que la sécurité intérieure sont largement augmentées par des compartiments individuels.
Quant à la construction technique, elle est de réputation mondiale – NEOPLAN.

GOTTLOB AUWÄRTER KG
122, Vaihinger Strasse
7000-STUTTGART-Möhringen
tél. 0711-71 40 91

NEOPLAN-FRANCE
165, avenue du Mal Joffre
95100-ARGENTEUIL
tél. 992.62.82

NEOPLAN

IVECO -

Industrial Vehicles Corporation

la nouvelle puissance dans le secteur des véhicules industriels

Cinq marques nationales, d'ancienne tradition et de contenu technologique avancé (trois italiennes : Fiat, OM, Lancia, une française : Unic-Fiat, une allemande : Magirus-Deutz) ont réuni leurs moyens industriels, commerciaux et d'après-vente pour constituer une des plus grandes entreprises de ce secteur.

Le groupe Fiat de Turin et la Société Klöckner-Humboldt-Deutz de Cologne ont constitué une entreprise commune dans le secteur des véhicules industriels : la holding IVECO. En font partie les sociétés suivantes : Fiat Véhicules Industriels (qui réunit les marques Fiat et OM), Lancia Véhicules Spéciaux, Unic-Fiat, Magirus-Deutz.

Ce qu'est IVECO : du travail pour plus de 50.000 personnes. Une production 1974 de plus de 110.000 véhicules pour l'ensemble des marques. Un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 9 milliards de francs. Une gamme de véhicules allant de 3,5 tonnes jusqu'au poids maximum autorisé par la législation de chaque pays : 200 modèles de base et 600 versions, y compris les autocars et les véhicules spéciaux. Pour la propulsion, des moteurs diesel à refroidissement par eau (Fiat, OM, Unic-Fiat, Lancia) et des moteurs diesel à refroidissement par air (Magirus-Deutz).

Les usines : IVECO dispose de 16 unités de production en Italie, France et Allemagne.
Italie : 3 usines à Turin et les usines de Brescia, Milan, Cameri, Suzzara, Bolzano.
France : les usines de Trappes, Suresnes, Bourbon-Lancy et Fourchambault.
Allemagne : 3 usines à Ulm et une usine à Mayence.

Objectifs de la holding IVECO :

Plus grande compétitivité internationale.
Par la mise en commun de l'expérience et des ressources de chacun, IVECO est mieux placé face aux exigences du progrès technologique et d'une compétition internationale toujours plus sévère.

Autonomie des marques.
IVECO entend défendre et valoriser l'autonomie commerciale et l'implantation technique de chaque marque.

Amélioration de la qualité.
IVECO utilisera au mieux les capacités techniques et financières des partenaires, afin d'améliorer la qualité des produits.

Plus grande possibilité de choix pour la clientèle.
Les programmes de production seront établis dans le but d'offrir une plus grande diversification dans toutes les catégories de véhicules.

Expérience industrielle multinationale.
Par sa multinationalité, IVECO pourra faire bénéficier un marché très vaste d'une connaissance globale des différents problèmes techniques, sociaux et commerciaux qu'aucune marque nationale ne pourrait posséder seule.

Importance du service.
IVECO se propose de mettre progressivement à la disposition de la clientèle de chaque marque le réseau d'après-vente des autres marques de la holding. On répondra ainsi à l'une des principales préoccupations de la clientèle, en particulier celle des grands transporteurs internationaux.

FIAT veicoli industriali

Production 1974 : 53.000 véhicules industriels et autocars. 50 % de la production exportée dans 90 pays. Part de marché des véhicules industriels Fiat en Italie : 54 %. Les poids lourds Fiat sont les plus vendus dans tout le continent africain.

OM

Production 1974 : 28.000 véhicules industriels. 30 % de la production exportée dans différents pays d'Europe. Part de marché des véhicules industriels en Italie : 40 %. La gamme OM est particulièrement importante et diversifiée dans la catégorie des moyens et petits tonnages.

VEICOLI SPECIALI

Production 1974 : 3.000 véhicules spéciaux destinés aux utilisations civiles et militaires les plus variées (véhicules tous terrains, lutte contre l'incendie, etc.).

UNIC FIAT

Production 1974 : 10.300 véhicules industriels. 30 % de la production exportée dans les principaux pays d'Europe, de l'Afrique francophone, du Moyen-Orient et de l'Extrême-Orient. Unic-Fiat représente plus de 18 % du marché français des poids lourds.

MAGIRUS DEUTZ

Production 1974 : 14.000 véhicules industriels et autocars. 60 % de la production exportée dans 50 pays. En vedette, les camions de chantier à plusieurs essieux moteurs (25 % du marché allemand) et les véhicules contre l'incendie où Magirus-Deutz est le n° 1 européen (38 % du marché allemand).

accam importateur et distributeur

propose à l'ensemble des grossistes et spécialistes un service adapté aux besoins du marché de la réparation

Vente exclusive à tous les grossistes et ESA

ELECTRICITE

— ARELCO : Bornes coupe-circuits et faisceaux anti-parasites. Distribution exclusive :
— AMERICAN-BOSCH (U.S.A.) : démarreur, dynamos, magnétos, régulateurs de tension, etc., + pièces détachées ;
— AUTOPULSE (U.S.A.) : pompes d'alimentation électriques pour moteurs essence et gasoil ;
— B.C.D. CORONA (Italie) : pompes d'alimentation électriques et à membranes (pour moteurs essence et gasoil) ;
— BENDIX INTERNATIONAL (U.S.A.) : bougies de réchauffage pour moteur diesel (fabriquées sous licence au Japon) ;
— DELCO REMY (U.S.A.) : allumeurs, alternateurs, démarreurs, dynamos, régulateurs, etc., + pièces détachées ;
— A.C. : bougies, pompes à essence, cartouches, pièces d'allumage ;
— AUTEROCHE : projecteurs et lanternes ;
— CAV : dynamos, démarreurs, alternateurs ;
— FAIRBANKS MORSE : magnétos ;
— FIAT : dynamos, démarreurs, alternateurs, allumeurs et pièces détachées ;
— LUCAS : appareils et pièces détachées ;
— MAGNETI-MARELLI : dynamos, démarreurs, alternateurs, allumeurs et pièces détachées ;
— MARCHAL : pièces détachées et accessoires ;
— PARIS-RHÔNE : dynamos, démarreurs, alternateurs, allumeurs et pièces détachées ;
— EFEL (Italie) : ensembles complets + pièces détachées de remplacement pour toutes marques européennes ;
— FACET : pièces d'allumage ;
— FEMSA : alternateurs, démarreurs, dynamos, allumeurs, etc., + pièces détachées ;
— GALVAN (Italie) : induits, dynamos, démarreurs, rotors, stators pour alternateurs ;
— GHIBAUDI (Italie) : lanceurs et pignons pour démarreurs toutes marques ;
— MOTO METER (Allemagne) : appareils de contrôle (compressiomètres pour moteurs essence et diesel, etc.) ;
— SIPEA : centrales clignotantes, relais, contacteurs, etc. Equipements première monte sur FIAT ;
— S.J.C.E. : induits/dynamos, démarreurs, rotors/alternateurs toutes marques ;
— S.G.E. : fils et câbles électriques.

DIESEL

— AMERICAN-BOSCH (U.S.A.) : pompes d'injection, régulateurs de vitesses, etc., + pièces détachées ;
— B.C.D. CORONA : accouplements « élastiques », avances automatiques, pompes d'alimentation à membranes et à piston + pièces détachées ;
— MANN : filtres à cartouche air - essence - gasoil - huile ;
— MOTORPAL (Tchécoslovaquie) : injecteurs, équipement d'injection pour tracteurs « ZETOR » + pièces détachées ;
— NATTER (Allemagne) : porte-injecteurs, injecteurs, pistons de pompes, soupapes ;
— NOBILE (Italie) : pièces détachées pour équipement d'injection diesel ;
— OMAP (Italie) : porte-injecteurs, injecteurs, pistons et soupapes de pompes ;
— RIEDEL (Allemagne) : cigarette de départ « ZUNDFIX » ;
— SOFILTRA : filtres et cartouches à air, y compris interchangeabilité avec « DONALSON » ;
— SIGMA : pompes d'injection et pièces détachées ;
— SOFILTRA : filtres et cartouches à air, y compris interchangeabilité avec « DONALSON » ;
— FIAT : pompes d'injection et pièces détachées ;
— CAV : pompes d'injection et pièces détachées ;
— SIMMS : pompes d'injection et pièces détachées.

OUTILLAGE

— RABOTTI (Italie) : bancs d'essais électriques et bancs diesel, appareillages électroniques, bancs d'essais de puissance ;
— ZANROSSO (Italie) : rectifieuses ;
— UNIVERSAL (France) : postes de soudure et chargeurs de batteries ;
— GOVERNOR (France) : outils de coupe ;
— AMC : rectifieuses de vilebrequins.

D.B.A.

Depuis le 1er juin 1975 CENTRE DE MAGASINAGE « BENDIX LOCKHEED » destiné à livrer les « GROSSISTES - DISTRIBUTEURS » de la Région Parisienne.

INDUSTRIE

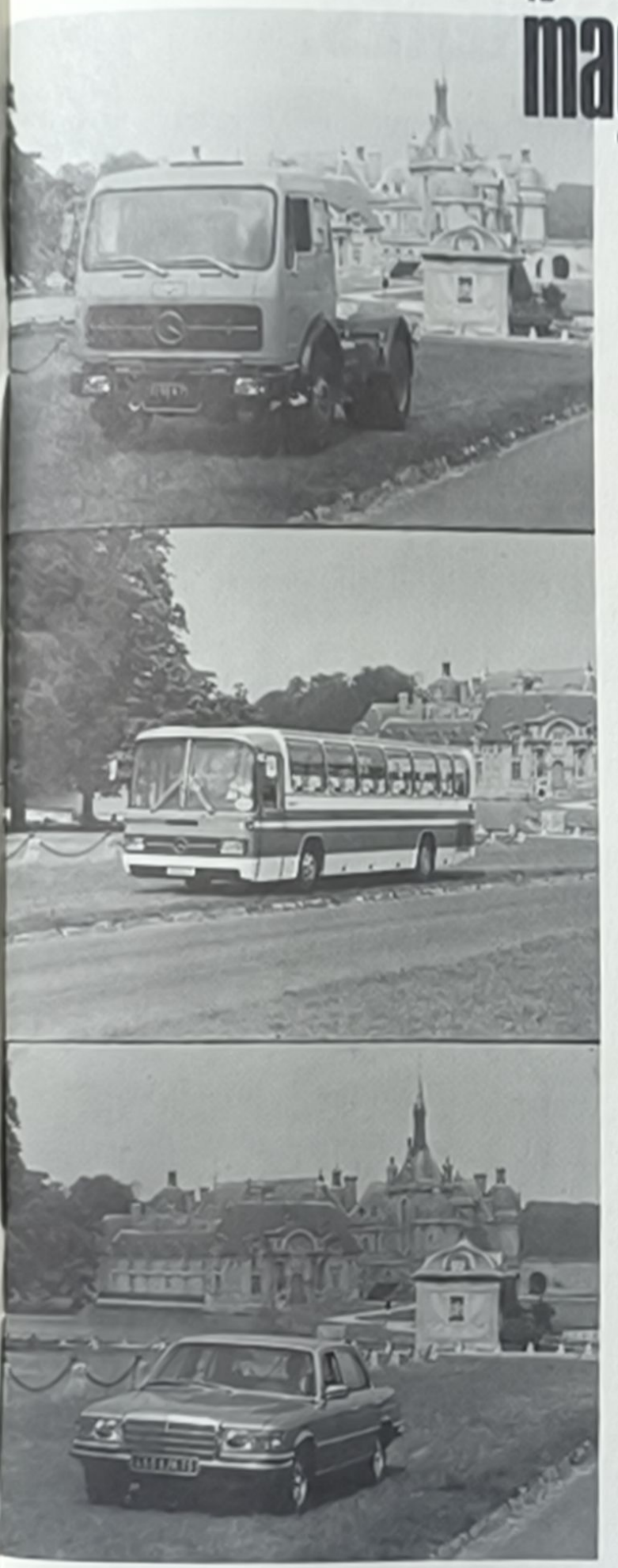
— BERNARD MOTEURS : moteurs, groupes électrogènes, motos-pompes et pièces détachées.
— MURAT : additifs et graisses, dégrippant etc.

accam : ZONE INDUSTRIELLE DU VAL-DE-SEINE - 2-4, avenue Denis-Papin B.P. 88, 92232 GENNEVILLIERS - 790-61-62 - Télex 62.094 genvl

accam-sud : (Département exportation) Le Britania (La Part-Dieu) 20, bd Eugène-Desruelle, B.P. 83, 69398 LYON CEDEX 3

SALON de l'AUTO : HALL X – Travée H – Stand 18 – Tél. 531.43.01 – 02 – 05 – 06

EQUIP'AUTO : Stand 3.520 - 3.522 – HALL GRENELLE 3 – Tél. 531.68.04



En trois images placées sous le signe de l'étoile Mercedes voici la synthèse du transport routier, le tracteur 1932 S 38, l'autocar 0.303 et la toute nouvelle berline 6,9 l présentée au Salon de Paris ; c'est la future voiture des chefs d'entreprises de transport.

le magazine du transport routier

autocar et cargo routier

N° 396

Editorial	5
Filières de formation, débouchés, possibilités de promotion	8
La FNTR, avocat des transporteurs	17
Les auxiliaires du Transport	19
Économie des transports et réglementations	21
Le marché de la location	28
Préparation aux examens	30
Le GARAC	31
Les écoles techniques Renault, Peugeot, Citroën, Chrysler-France	33
Les hommes du Transport	39
Le N° 1 français	45
La Saviem a 20 ans	50
Sous le signe de la locomotive	52
Les très riches heures de Sochaux	56
Les bombes Citroën	59
Une automobile va naître	64
Une jeune fille, des fleurs, une voiture	67
Un géant nommé IVECO	70
L'air et le feu	71
Une nouvelle philosophie de l'automobile	77
Le transport en commun en pleine contestation	78
La volonté et le courage	84
3 hommes et un soleil	86
Les minis toujours en vogue	88
TRANSport ACTUALités	90
La cote des cars d'occasion	96

revue mensuelle
EDITIONS TRANS-ACTUAL
14, rue Labie
75017 Paris
Administration-Publicité-Rédaction
754.07.68
Directeur : Raymond-Pierre BIDET
Rédacteur en chef : Jean AUVIGNE

Les copies ou reproductions même partielles effectuées par quelque procédé que ce soit, dans un but d'utilisation collective et sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, constitue une contrefaçon passible des peines prévues par la loi du 11 mars 1957 et sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

ABONNEMENTS
10 numéros annuels : France 60 F
Etranger : 75 F
Le numéro franco : 7 F - Etranger : 10 F

LE CAR SANS FRONTIERES.

DOUANE

DOGANA

TULL

CUSTOMS

ПОЛИ́ЦИЯ

GÜMRÜK

ADUANA

ZOLL

VAMĂ

ڤمارڤ

TULLI

ΤΕΛΩΝΕΙΟ

ALFÂNDEGA

جمرك

C'est le E 7 Saviem, le plus récent des cars français de notre gamme, un véhicule de grand luxe.

Moteur de 235 ch, robuste et économique, placé à l'arrière pour une meilleure isolation phonique, boîte à 10 rapports synchronisés, suspension pneumatique à correction d'assiette, surface vitrée exceptionnelle, climatisation efficace assurée par aérateurs individuels... ses qualités s'affirment chaque jour davantage.

En France bien sûr. Mais aussi à l'étranger. Le car E 7 Saviem roule dans plus de 33 pays différents. Alors, nous disposons d'un réseau de service international à l'intention des caristes.

Mieux encore, nous avons pris accord avec EUROP ASSISTANCE qui leur proposera un contrat d'assurance exceptionnel, pour eux, pour leurs passagers et leurs véhicules.

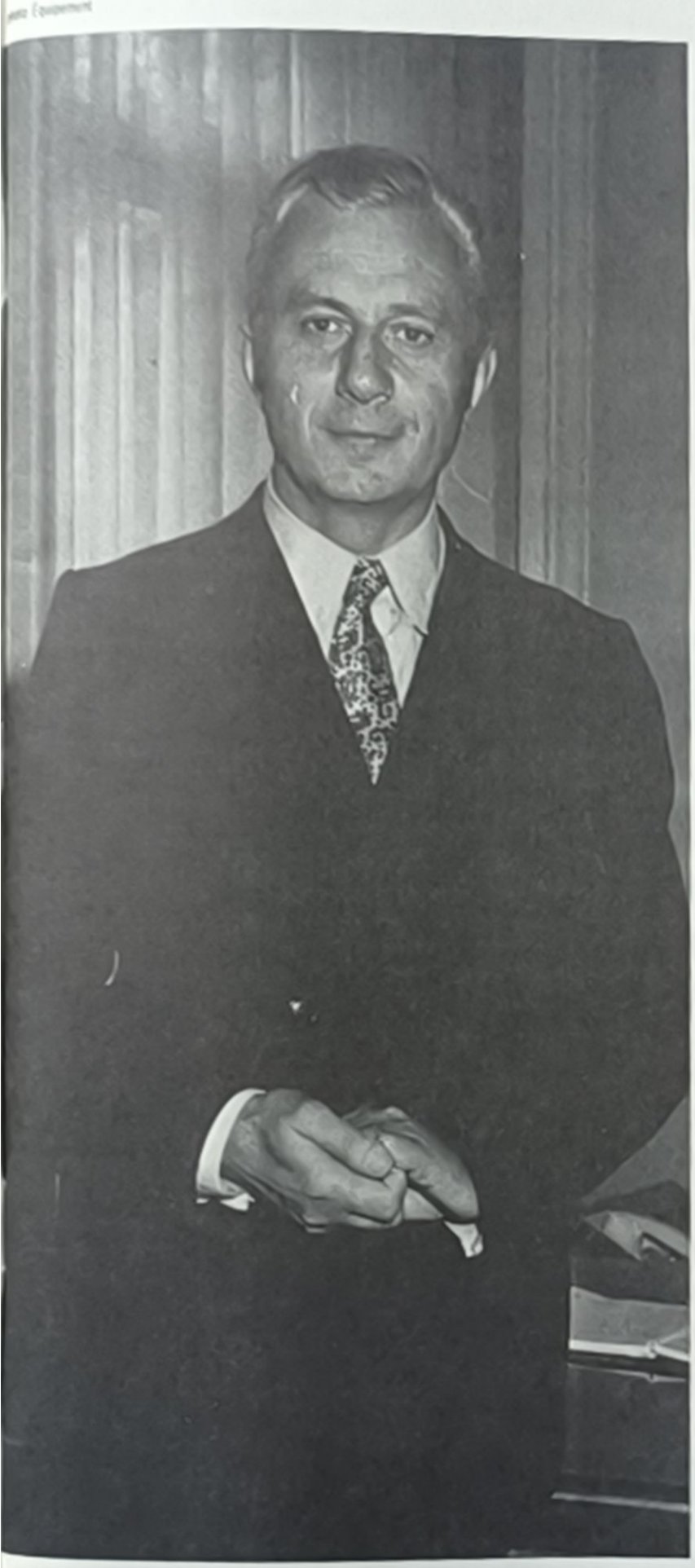
C'est une raison de plus pour découvrir ce car sans frontières : le E 7. Une véritable invitation au voyage.

E7 SAVIEM. LE CONFORT A TRAVERS LE MONDE.

SAVIEM

8, quai Léon Blum - 92152 SURESNES
1er constructeur français d'autocars et d'autobus

PUBLICIS M 785



M. Marcel Cavaillé
Secrétaire d'État aux Transports

L'initiative, prise par la revue AUTOCAR et CARGO ROUTIER, le magazine du transport routier, de consacrer une partie importante de son numéro spécial du Salon de l'Automobile à la présentation des carrières offertes par le transport routier me paraît particulièrement heureuse et tout-à-fait opportune.

Les métiers du transport par route, et peut-être plus encore les voies qui y conduisent, sont en général assez mal connus, notamment des jeunes en âge de choisir une orientation professionnelle.

En ce domaine on pense d'abord et tout naturellement à l'activité de conducteur, attrayante par sa diversité et la relative imdépendance qu'elle comporte, mais qui requiert de grandes aptitudes physiques.

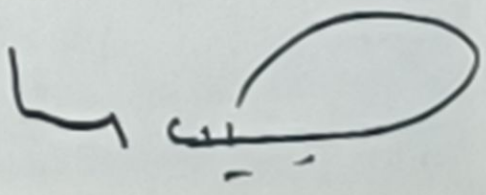
Cependant le transport routier offre bien d'autres possibilités d'emploi, à tous les niveaux, et dans des secteurs aussi variés que la mécanique automobile, la carrosserie, l'exploitation et la gestion, l'administration et la direction des entreprises.

Le développement du trafic à longue distance et international, l'évolution rapide des technologies, ainsi que la complexité, il faut en convenir, des règlementations à respecter, imposent désormais que ces métiers soient abordés avec une qualification professionnelle aussi étendue que possible.

Dans ce but de nombreux types de formation ont été mis en place ; ils sont accessibles, selon les cas, aux jeunes en cours de scolarité, aux étudiants, et aux adultes libérés des obligations du Service National. Les enseignements correspondants sont dispensés dans les Collèges et Lycées Techniques, dans les Instituts Universitaires de Technologie, dans certaines universités et écoles supérieures spécialisées, ainsi que dans les Centres de formation créés par les organisations professionnelles de transporteurs. Ils conduisent à la délivrance de certificats d'aptitude, de brevets professionnels et de diplômes d'études supérieures propres aux métiers du transport.

Dès lors, il importe que périodiquement des efforts soient faits pour rappeler et mieux faire connaître l'ensemble de ce dispositif. Tel est l'objectifpoursuivi par AUTOCAR et CARGO ROUTIER, le magazine du transport routier, dans le présent numéro.

J'ai la conviction que les developpements clairs et précis qu'il contient ouvriront de nouvelles perspectives, à de nombreux jeunes, actuellement à la recherche d'une orientation pour leur avenir.



Tous ces autocars
et autobus peuvent avoir
un point commun :
la sécurité Telma grâce
au ralentisseur électrique.
Demandez-en l'option à votre fournisseur.
1 Autocar Saviem E7 Telma Focal 130
2 Autocar Berliet Cruisair 3 Telma Focal 115
3 Autocar Van Hool Telma CA 135
4 Autocar Néoplan NH16 Telma Focal 155
5 Autocar Setra-Kassbohrer S150 Telma Focal 155
6 Autobus Saviem S105 Telma CA135
7 Autobus Saurer-Leyland Telma Focal 115
8 Autocar Magirus 230 TL120 Telma Focal 115
9 Autocar Volvo B58 Telma CA135
10 Autocar Mercédès 0303 Telma Focal 115/155
11 Autobus Volvo B59 Telma Focal 130
12 Autobus Mercédès 0305 Telma Focal 115/155
13 Autobus Berliet PR100 Telma Focal 115
14 Autobus MAN 750 HO Telma Focal 155
TELMA
89, avenue du 18-Juin-1940
B.P. 59
92503 Rueil-Malmaison
Tél. 749.32.90
SIVAL-PRESSE 11545

tout pour vous

Vous avez 16, 18, 20, 22 ans. Les portes de la vie s'ouvrent devant vous et vous avez tout pour vous, jeunesse, enthousiasme, santé.

Vous envisagez de continuer vos études ou vous préférez prendre tout de suite un métier.

Dans les deux cas le transport routier et l'automobile vous offrent de multiples perspectives.

Ces carrières vous donneront la possibilité de devenir Chefs d'entreprise ou d'avoir une vie libre et indépendante. Nombreux sont, par exemple, les conducteurs qui sont devenus directeurs dans leur Société et ont rejoint ceux qui ont " réussi " en passant par les grandes écoles.

Vous avez tout pour vous...

Et le transport vous offre tout.

vous avez terminé le cycle de la

Filières de formation

Débouchés

et vous souhaitez devenir conducteur

Poursuite des études dans un centre de formation spécialisée

Selon l'âge :

- Préparation du C.A.P. de conducteur routier " transport public et location de véhicules industriels " dans un collège d'enseignement technique ou un établissement privé assimilé (2 ou 3 années scolaires) pour les jeunes ;

ou

- Préparation du C.F.P.A. de conducteur routier dans un centre de formation professionnelle des adultes (stages de 15 ou 17 semaines) ;

Apprentissage dans une entreprise de transport (jeunes de 16 à 20 ans seulement) :
Préparation en deux années scolaires du C.A.P. de conducteur routier ; formation alternée en C.F.A. et en entreprise.

Entrée dans la vie professionnelle

- Stages d'adaptation au métier de conducteur routier.
  - stages de 4 semaines pour débutants : niveau permis C (marchandises) ou D (voyageurs) ;
  - stages de 2 semaines préparatoires au permis C 1.
- Stages périodiques de formation continue (stages à temps plein de spécialisation ou de perfectionnement ; enseignements à distance).

  Exemples :
  - Conduite économique des véhicules utilitaires ;
  - technologie des véhicules utilitaires ;
  - guides linguistiques français-allemand ;
  - transports d'hydrocarbures liquides ;
  - transports touristiques.

- Toutes spécialités du métier de conducteur de **transports en commun** (voyageurs) à partir de 21 ans :
  - conducteur d'autobus ;
  - conducteur d'autocars : lignes régulières ; services occasionnels ; services touristiques ;
  - conducteur grand tourisme.

- Toutes spécialités du métier de conducteur routier (marchandises) :
  - en transport pour compte propre ;
  - en transport pour compte d'autrui ;
  - en location de véhicules industriels ;
    - sur camions ;
    - sur ensembles articulés ;
    - sur trains routiers.

  - conducteur livreur : distribution ;
  - messageries ; groupage ; etc.
  - transports spécialisés : citernes,
  - bennes, température dirigée,
  - transports internationaux.

  etc...

l'A.F.T. ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE DANS LES TRANSPORTS
vous renseignera tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 18 h. sauf samedi et dimanche

les métiers du transport

scolarité obligatoire

Possibilités de promotion de véhicules utilitaires

- Possibilités de préparation de diplômes de l'enseignement technologique :
  - B.P. d'agent des entreprises de transport et des activités auxiliaires :
    - 3 séries d'épreuves ;
    - 4 options spécialisées

  (enseignement à distance + stages annuels de 5 jours)
  - attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises ou de loueur

  (enseignement à distance + stage de 10 à 15 jours)

- Spécialisation dans une ou plusieurs branches du transport routier :

  Exemples :
  - transports urbains ;
  - denrées périssables ;
  - matières dangereuses ;
  - masses indivisibles ;

  etc...

- Promotion ou conversion dans des fonctions :
  - d'instructeur ou de moniteur de conduite (centres spécialisés ou entreprises) ;
  - d'exploitation de l'entreprise (quai, atelier)
  - d'agent de maîtrise du transport.

B.E.P.
brevet d'études professionnelles

B.P.
brevet professionnel

B.T.
brevet de technicien

C.A.P.
certificat d'aptitude professionnelle

C.F.A.
centre de formation d'apprentis

C.F.P.A.
certificat de formation professionnelle des adultes

D.U.T.
diplôme universitaire de technologie

Soit par téléphone :
622.06.90

Soit par lettre :
46, Avenue de Villiers
75017 PARIS

Soit sur rendez-vous
Mme LIEGEOIS
Tél. : 622.06.90 -- 46, Av. de Villiers, 75017 PARIS
Métro : Malesherbes

vous avez terminé le cycle de la scolarité obligatoire

et vous souhaitez vous orienter vers d'autres

Filières de formation	Débouchés
Poursuite des études dans un centre de formation spécialisé ● Préparation du C.A.P. de réparation automobile option " véhicules industriels ".	Tous emplois liés au maintien en ordre de marche des véhicules de transport routier Exemples : ouvrier d'entretien ; mécanicien - metteur au point.
● Préparation du C.A.P. agent de magasinage polyvalent. (deux années scolaires)	Agents de réception ou d'expédition ; magasinier.
Préparation du certificat de capacité d'ambulancier	Services d'ambulances automobiles.
Préparation au B.E.P. agent du transport dans un collège d'enseignement technique ou un établissement privé assimilé (deux années scolaires)	● Tous emplois spécialisés liés à l'exploitation : - des services ou des entreprises de transport ; - des activités auxiliaires de transport. Exemples : - controleur de route ou des trafics ; - employé qualifié de service administratif, commercial, contentieux, technique ou de personnel.
Préparation du B.T. Transports dans un lycée technique (trois années scolaires).	
Apprentissage dans une entreprise de déménagement (jeunes de 16 à 20 ans seulement) - préparation en deux années du C.A.P. de déménageur professionnel ; - formation alternée en C.F.A. et en entreprise.	Ouvrier déménageur professionnel.
Entrée dans la vie professionnelle ● stages d'adaptation pour employés du transport débutants (stages de plusieurs semaines) Exemples : - cariste ; - commis en douane ; - employé de transit ; - déménageur.	● Tous emplois administratifs et commerciaux du transport et des activités auxiliaires du transport. Exemples : - commis en douane ; - déménageur ; - employé de transit, de service de groupage ; - employé aux expéditions et aux arrivages ; - employé de messageries ; - tarifeur ; - taxateur ; - chef de wagons.
● stages périodiques de formation continue : (stages à temps plein de spécialisation ou de perfectionnement) ; (enseignements à distance avec ou sans stage). Exemples : - initiation aux documents usuels du transport, aux langues étrangères en usage dans les transports, à la douane... - personnel de quai ; - secrétaire d'entreprises ou de service transport.	

l'A.F.T. ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE DANS LES TRANSPORTS
vous renseignera tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 18 h. sauf samedi et dimanche

les métiers du transport

Possibilités de promotion

métiers du transport

- Promotion dans la hiérarchie du personnel d'entretien et de réparation mécanicien automobile.
  Exemples : chef d'équipe et contremaître d'atelier ; chef d'atelier.

- Promotion à des responsabilités d'exploitation.
  Exemples :
  - chef magasinier ;
  - chef de quai ;
  - responsable d'expédition.

  Promotion dans la hiérarchie des emplois spécialisés des transports sanitaires terrestres.

- Spécialisation dans une ou plusieurs branches du transport.
  Exemples :
  - douane-transit ;
  - vente de services transport ;
  - transport fluvial.

- Promotion dans la hiérarchie des employés, techniciens et agents de maîtrise des transports.

- Promotion dans la hiérarchie des emplois spécialisés du déménagement :
  - chef d'équipe ;
  - inspecteur du déménagement ;
  etc...

- Possibilités de préparation de diplômes de l'enseignement technologique.
  - B.P. d'agent des entreprises de transport et des activités auxiliaires :
  - 3 séries d'épreuves ;
  - 4 options spécialisées :

  (enseignement à distance + stages annuels de 5 jours).
  - Attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises ou de loueur.

  (enseignement à distance + stage de 10 à 15 jours).

- **Spécialisation dans une ou plusieurs branches du transport**
  Exemples : transport de voyageurs ; denrées périssables ; déménagement ; transport aérien

- **Promotion dans la hiérarchie des emplois administratifs et commerciaux du transport.**

B.E.P.
brevet d'études professionnelles

B.P.
brevet professionnel

B.T.
brevet de technicien

C.A.P.
certificat d'aptitude professionnelle

C.F.A.
centre de formation d'apprentis

C.F.P.A.
certificat de formation professionnelle des adultes

D.U.T.
diplôme universitaire de technologie

Soit par téléphone :
622.06.90

Soit par lettre :
46, Avenue de Villiers
75017 PARIS

Soit sur rendez-vous
Mme LIEGEOIS
Tél. : 622.06.90 - 46, Av. de Villiers, 75017 PARIS
Métro : Malesherbes

vous avez terminé le second cycle en

Filières de formation

● **Poursuite des études dans le département** Transports-logistique d'une I.U.T.
- Préparation en deux années du D.U.T. Transports-logistique.

● **Entrée dans la vie professionnelle.**
- Préparation du B.P. d'agent des entreprises de transport et des activités auxiliaires :
  - 3 séries d'épreuves ;
  - 4 options spécialisées ;

(enseignement à distance + stages annuels de 5 jours).
- Préparation à l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises ou de loueur.

(enseignement à distance + stages de 10 à 15 jours).
- Préparation au diplôme de l'École supérieure des transports.

(deux années de cours du soir après année préparatoire).
- Stages d'adaptation aux fonctions d'agent d'exploitation du transport

(stage de 16 semaines à temps plein)
- Stages périodiques de formation continue

(en principe, stages à temps plein de 3 à 6 jours)
Exemples :
- Direction par objectifs et gestion prévisionnelle
- Entraînement aux responsabilités d'unités décentralisées du transport ;
- Pratique du droit des affaires appliqué à l'entreprise de transport ;
- Choix d'une solution informatique aux problèmes de transport.

Débouchés

Tous emplois de technicien supérieur :
- des transports (rail, route, voie d'eau, mer, air) :
- de la logistique industrielle et commerciale ;
- des activités auxiliaires du transport (groupage, affrètement, transit).

- Tous emplois administratifs et commerciaux liés à l'exploitation des services ou des entreprises de transport et logistique

Exemples : chefs de bureaux, d'agence, de mouvement, de trafic, de groupe, d'arrivage, de camionnage, de secteur, agents de service commercial.
- Encadrement du personnel d'exécution (personnel de conduite, d'atelier, de quai, etc...)
- Emplois de technicien des transports

Exemples :
- litigeur ;
- chef de groupe transit ;
- agent déclarant en douane ;
- chef de quai.

l'A.F.T. ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE DANS LES TRANSPORTS
vous renseignera tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 18 h. sauf samedi et dimanche

les métiers du transport

ayant obtenu ou non le baccalauréat

Possibilités de promotion

- Direction d'un établissement moyen (ou d'une section d'établissement important) dans les transports, la manutention ou les activités auxiliaires du transport ;
- Responsable des services commerciaux bureau de trafic ou de douane de ces entreprises ;
- Direction d'un service transport d'une entreprise industrielle et commerciale.
- Spécialisation dans l'une des branches du transport, telles que :
  - transport de voyageurs ;
  - vente de services transport ;
  - douane-transit ;
  - transports internationaux.
- Promotion aux emplois spécialisés d'agent de maîtrise supérieur et de cadre

Exemples : chef de service commercial, agent déclarant en douane hautement qualifiés.

- Direction de services, de réseaux, d'établissements ou d'entreprises de transport.

B.E.P.
brevet d'études professionnelles

B.P.
brevet professionnel

B.T.
brevet de technicien

C.A.P.
certificat d'aptitude professionnelle

C.F.A.
centre de formation d'apprentis

C.F.P.A.
certificat de formation professionnelle des adultes

D.U.T.
diplôme universitaire de technologie

Soit par téléphone :
622.06.90

Soit par lettre :
46, Avenue de Villiers
75017 PARIS

Soit sur rendez-vous
Mme LIEGEOIS
Tél. : 622.06.90 - 46, Av. de Villiers, 75017 PARIS
Métro : Malesherbes

vous avez poursuivi des études au

Filières de formation

● **Poursuite des études supérieures ou entrée dans la vie professionnelle**

- Préparation du diplôme de l'École Supérieure des transports (2 années scolaires)
- Stage " jeunes cadres du transport " (280 heures en journées réparties sur l'année universitaire)
- Stage de logistique industrielle et commerciale (140 heures en 10 sessions de deux jours)

● **Entrée dans la vie professionnelle**

- Préparation du B.P. d'agent des entreprises de transport et des activités auxiliaires
  - 3 séries d'épreuves
  - 4 options spécialisée.

  (enseignement à distance + stages annuels de 5 jours).
- Stages périodiques de formation continue

Exemples :

- Direction des services, d'établissements ou d'entreprises de transport;
- Promotion dans la hiérarchie des emplois de cadre et de cadre supérieur du transport et de la logistique;
- Direction générale d'entreprises.

Débouchés

Tous les emplois de cadres
- du transport (route, fer, air, mer, voie d'eau);
- de la logistique industrielle et commerciale;
- des activités auxiliaires du transport (groupage, affrêtement, transit, export, import).

l'A.F.T. ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE DANS LES TRANSPORTS
vous renseignera tous les jours de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 18 h. sauf samedi et dimanche

les métiers du transport

delà du baccalauréat

Possibilités de promotion

- Direction par objectifs et gestion prévisionnelle ;
- Entraînement aux responsabilités d'unités décentralisées du transport ;
- Pratique du droit des affaires appliqué à l'entreprise de transport ;
- Choix d'une solution informatique aux problèmes de transport.

B.E.P.
brevet d'études professionnelles

B.P.
brevet professionnel

B.T.
brevet de technicien

C.A.P.
certificat d'aptitude professionnelle

C.F.A.
centre de formation d'apprentis

C.F.P.A.
certificat de formation professionnelle des adultes

D.U.T.
diplôme universitaire de technologie

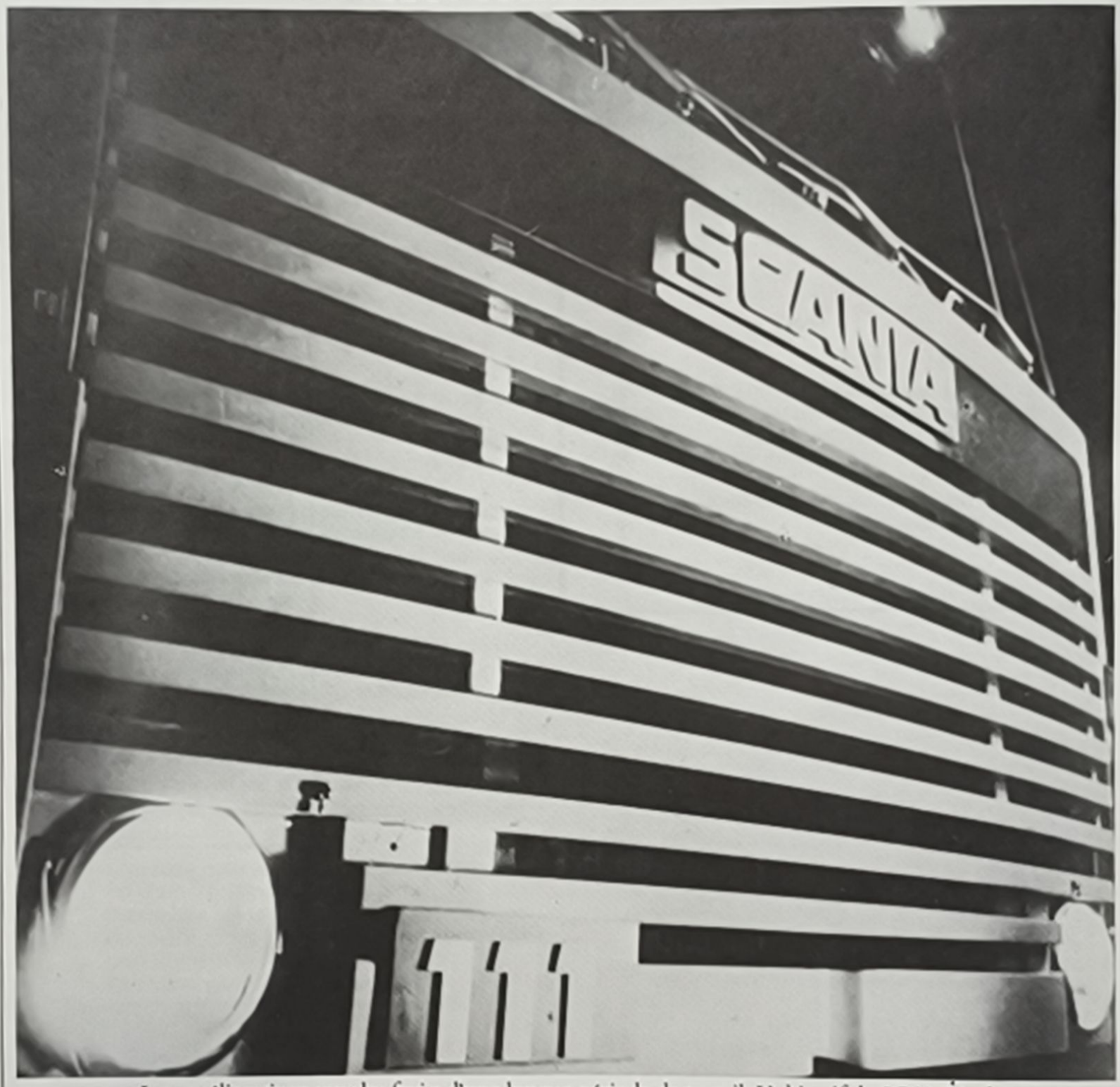
Mme LIEGEOIS

Soit par téléphone :
622.06.90

Soit par lettre :
46, Avenue de Villiers
75017 PARIS

Soit sur rendez-vous
Tél. : 622.06.90 - 46, Av. de Villiers, 75017 PARIS
Métro : Malesherbes

SCANIA 111 : économie de carburant.



Les améliorations sont les fruits d'une longue période de travail. L'objectif de SCANIA, dans ses recherches sur le moteur DIESEL, était de satisfaire aux exigences dans le domaine d'émission de gaz d'échappement et de niveau sonore sans engendrer d'augmentation de combustible.

Au moyen de plusieurs améliorations telles qu'un meilleur écoulement d'air et un meilleur mélange de gaz, l'objectif de SCANIA a été atteint et la consommation de carburant a été réduite.

Aujourd'hui les nouveaux moteurs D 11 et DS 11 qui équipent les SCANIA 111 sont parmi les plus économes du marché.

SCANIA a toujours eu la réputation d'être économique. Ne l'oubliez pas.

SOCIETE INDUSTRIELLE AUTOMOBILE 372, rue Salvador Allende - Z.I. 92700 COLOMBES - Tél. 781.20.13

PUBLICITE BOISSARD-HELLEMY

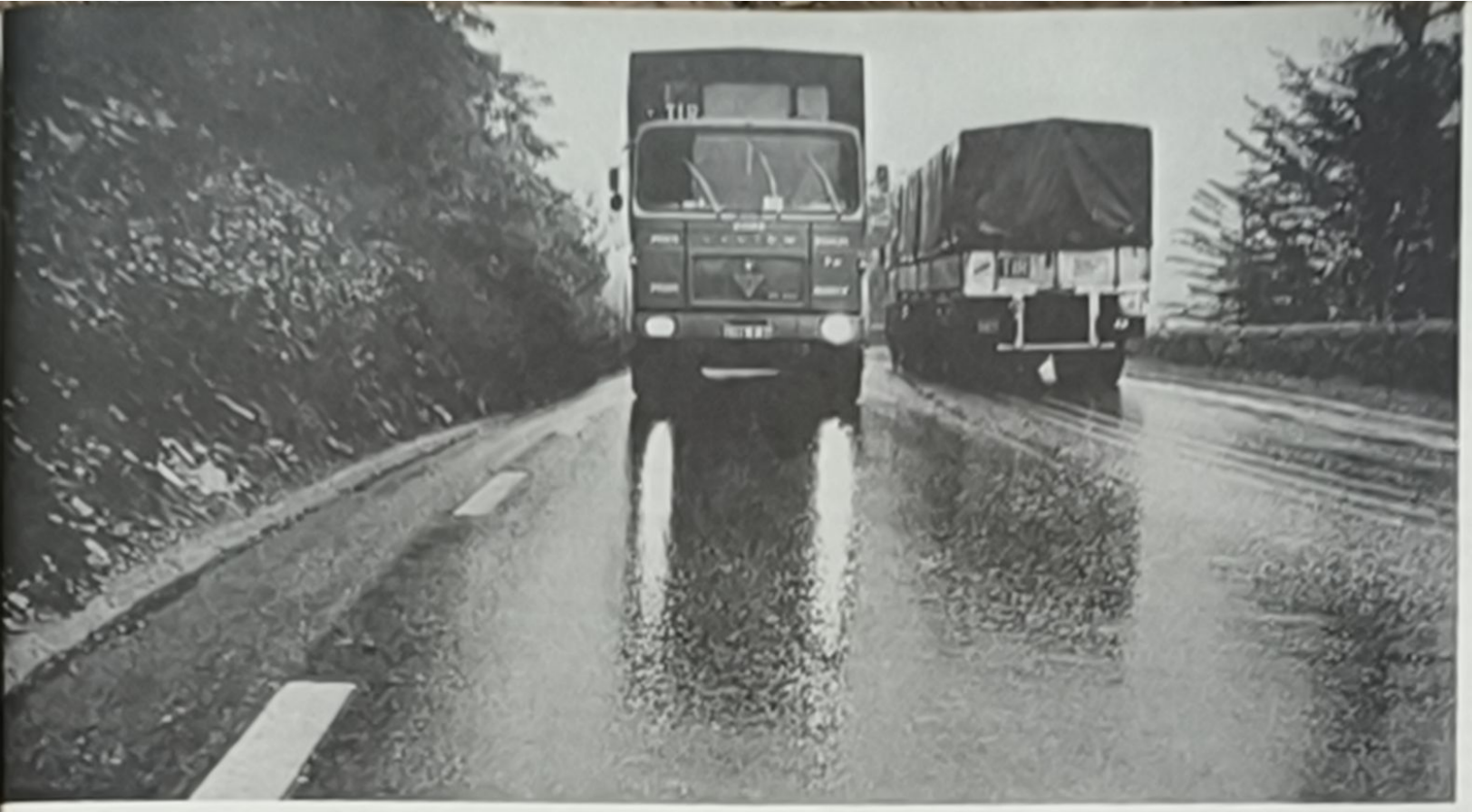


PHOTO SAVIEM

la F.N.T.R. avocat des transporteurs

Avec près de **300.000 personnes** en activité, **34.000 entreprises,** un parc de **950.000 camions, tracteurs et semi-remorques** et **40.000 autocars,** un chiffre d'affaires comparable à celui de la sidérurgie, le Transport Routier est un secteur économique de première importance.

D'ailleurs, chaque jour, qu'il s'agisse de leurs déplacements professionnels, de leurs approvisionnements en bien de consommation, du fonctionnement de l'entreprise agricole, commerciale, industrielle, voire du service administratif auquel ils appartiennent, les Français voient entrer dans leur vie le Transport Routier et n'y prêtent plus attention. Il s'agit du commun de la vie.

Si les transports routiers interrompaient brusquement leurs services, alors sans doute constaterait-on avec stupeur les inconvénients de leur absence, comme on redécouvre les bienfaits de l'électricité, lors d'une panne de courant.

*

A l'exception de cette année 1975 qui, pour l'ensemble de l'économie, se trouve marquée par une dépression sans précédent depuis l'après-guerre, le Transport Routier de Marchandises a connu un rythme de croissance très supérieur à celui de la P.I.B., et donc très significatif des avantages que la technique routière offre à l'usager.

Avec un trafic en tonnes-kilomètres représentant, en 1974, 52,4 % des échanges par voies terrestres, sa croissance était de 8 à 10 % l'an. Les motifs de cette croissance ont été maintes fois soulignés par les économistes, **adaptation particulière du Transport Routier à la nature des échanges** de notre société de consommation, mise en circulation de nombreux biens fragiles et de valeur unitaire élevée, **souplesse** du camion qui permet le **porte-à-porte** et évite la rupture de charge, **caractère personnalisé du service routier** qui maintient un lien permanent entre l'usager et son client.

Ce sont ces mêmes qualités, souplesse et personnalisation du service qui ont, au moment où les moyens de locomotion individuels ne s'étaient pas encore multipliés, séduit le passager de l'autocar.

Aujourd'hui, après avoir constaté un **tassement de l'activité des lignes régulières** interurbaines et, par contre, un **développement de services spéciaux, ramassages scolaires et circuits touristiques,** il semble que le trafic des autocars de ligne se soit stabilisé. Il serait normal que ce trafic se redresse si la priorité que l'État veut accorder aux transports en commun était réellement appliquée à l'autocar. Ce serait d'autant plus justifié que des millions de personnes sont quotidiennement tributaires du Transport Public Routier. Il dessert plus de 21.000 communes dans notre pays.

En dépit d'une utilité économique incontestable, le Transport Routier est pourtant un des secteurs professionnels dont l'activité suscite de nombreuses controverses.

Fortement apprécié des usagers pour l'efficacité de sa technique, mais exposé à tous les regards à travers ses constructeurs et ses véhicules sillonnant le territoire, le Transport Routier est, tantôt, aimé de l'opinion publique qui conserve une tendresse pour le routier " sympa " et, tantôt, honni parce que l'accident grave s'est produit ou que l'encombrement du réseau est devenu insupportable.

Il n'est pas commode de partager son lieu de travail avec la collectivité. **On y expose son image de marque** et c'est pourquoi **une des premières tâches des organisations professionnelles, donc de la F.N.T.R. est, de la défendre et de la faire valoir.**

*

Le métier de transporteur n'est pas seulement difficile parce qu'il s'exerce sur la voie publique. Outre les sujétions qui en découlent relatives à son image de marque et au respect des règles spécifiques du Code de la Route, le transporteur connait bien d'autres handicaps.

Astreint aux mêmes obligations que n'importe quel dirigeant d'entreprise en ce qui concerne l'équilibre de ses recettes et de ses dépenses, par contre, **il ne jouit pas des mêmes libertés commerciales, puisqu'il a comme principal concurrent le chemin de fer,** service public dont l'activité a été longtemps protégée par la réglementation de coordination.

Si cette réglementation a été progressivement assouplie, elle conserve néanmoins, principalement pour les transports à grande distance, une rigueur indéniable.

Malgré les efforts menés en faveur d'une harmonisation des conditions de concurrence et la normalisation des comptes du chemin de fer, celui-ci par son statut, garde une situation privilégiée particulièrement évidente en période de crise comme celle que nous traversons.

Alors que les entreprises routières voient leur trafic chuter d'environ 12 % et rivalisent sur un marché où il est difficile de maintenir ses prix bien que les échéances fiscales et sociales demeurent, le chemin de fer subit une perte d'activité de 18 % et ne constate pas, pour autant, son équilibre financier menacé.

Cette situation originale du Transport Routier est à la base de sa grande représentativité et cohésion syndicale.

Lorsqu'on appartient à un secteur dont l'importance est égale à celle des grandes branches de l'économie et qui se trouve composée **à plus de 80 % d'entreprises possédant de 1 à 4 véhicules,** ayant chacune à traiter avec les grands de l'industrie et entrer en compétition avec le service public, **il est indispensable de se regrouper.**

Par l'intermédiaire de ses 98 syndicats départementaux, ses unions régionales et ses chambres de spécialité, la F.N.T.R. offre au transporteur l'assurance de n'être jamais isolé. Elle le représente auprès des Pouvoirs Publics, au niveau des plus hautes instances gouvernementales, comme à l'échelon de l'Administration locale ou régionale. Sur le plan international, avec l'aide de l'A.F.T.R.I., elle défend ses intérêts aussi bien dans le cadre communautaire que celui des échanges bilatéraux.

A un moment où notre pays subit des tensions économiques qui n'ont pas épargné le Transport Routier et montré, au contraire, sa vulnérabilité, il est plus que jamais souhaitable de renforcer les liens des entreprises en opposant aux difficultés de l'heure une volonté commune de discipline et d'unité professionnelles.

La F.N.T.R. qui, depuis 30 ans, a aidé le Transport Routier à lever peu à peu les contraintes et à devenir, dans l'expansion, le secteur le plus prépondérant des modes de transports terrestres, est également à sa disposition pour lui permettre de retrouver son souffle dans une économie dont la croissance promise sera plus modérée, mais aussi, dit-on, plus humaine.

CARROSSERIE
AMIOT

- Autobus 60 places réalisé sur châssis BERLIET PKB 700 avec porte pliante pneumatique en Avant de l'essieu Avant et porte pliante AR.
- Grande visibilité.
- Grande facilité d'accès.
- Plate-forme Arrière surbaissée.

Carrosserie AMIOT

Zone Industrielle - B.P.

22104 DINAN

Tél. : 39-23-04

les auxiliaires du transport

Commissionnaires de transport, courtiers de fret, groupeurs, affréteurs, transitaires, commissionnaires exploitants, commissionnaires en douane, autant de termes sybillins pour celui qui pénètre pour la première fois dans le monde du transport. Ces différentes professions du transport sont recouvertes du terme général d'AUXILIAIRES du TRANSPORT. Voici leur définition, leur rôle, leurs activités.

☆

*** Commissionnaires de transport**

Les commissionnaires de transport exercent leur activité en confiant à un tiers l'exécution proprement dite du transport. Leur rôle est d'être l'intermédiaire entre le client et le transporteur. La profession de commissionnaire de transport est règlementée et soumise à l'obtention d'une licence. Le code du commerce (article 94) désigne le commissionnaire comme une personne physique ou morale dont le rôle est de **faire exécuter sous sa responsabilité et en son nom propre un transport de marchandises pour le compte d'un commettant**

● **Les commissionnaires groupeurs** réunissent d'une part les envois de plusieurs expéditeurs de marchandises, d'autre part ils les adressent à un ou plusieurs destinataires. L'ensemble forme un lot qui est acheminé par un transporteur routier ou par Chemin de fer.

● **Les affréteurs de camions** ou plus simplement les affréteurs ; ils font exécuter le transport de marchandises (sans groupage préalable) par des Transporteurs routiers pour compte d'autrui.

● **Les commissionnaires exploitants de bureau de ville.** Ils se chargent des expéditions de détail et les remettent soit à des Transporteurs routiers pour compte d'autrui, soit à la S.N.C.F. soit encore à d'autres commissionnaires de transport. Dans ces 3 cas les colis sont remis séparément.

● **Les différentes catégories de transitaires :**

Les transitaires passent (pour le compte de leurs clients) les contrats de transport nécessaires aux acheminements de marchandises à l'importation ou à l'exportation. La coordination et le contrôle des opérations de transport leur incombe.

Aux frontières terrestres les transitaires frontaliers ont une activité axée sur les importations et exportations par route, voie fluviale, chemin de fer.

Dans les ports ils exercent une activité analogue mais uniquement pour les importations et exportations par cargos et paquebots.

Les transitaires de l'intérieur enfin sont le plus souvent installés en ville près du bureau de douane.

● Généralement, d'ailleurs, les transitaires ont une activité de **commissionnaire en douane.**

Le commissionnaire en douane effectue pour ses clients réceptionnaires ou expéditeurs les formalités douanières concernant les marchandises. Ils sont donc responsables devant l'Administration des documents qu'ils établissent.

● Enfin **le courtier de fret** est un personne physique ou morale qui met en rapport les expéditeurs et les transporteurs routiers pour compte d'autrui. C'est lui qui établit le contrat de transport. On peut ranger dans les professions d'auxiliaires du transport les **loueurs** de véhicules industriels (dont nous parlons par ailleurs), les **déménageurs** dont beaucoup font maintenant du transport de fret industriel et commercial et dont certains se sont spécialisés dans le déménagement de matériels d'usines ou de bureaux, et enfin les activités concernant la **manutention et le magasinage** intimement liés au transport (chargement, déchargement, stockage).

*** Les emplois**

On compte en France plus de 750 auxiliaires du Transport. Ces entreprises emploient principalement du personnel administratif.

Chez les déménageurs (2.000 entreprises et environ 18.000 salariés) les emplois se répartissent entre administratifs, contrôleurs, inspecteurs, conducteurs, manutentionnaires et spécialistes.

Magasinage et manutention sont d'autre part en plein développement chez les auxiliaires, chez les transporteurs publics (pour compte d'autrui) comme chez les transporteurs privés (pour compte propre). Pour ces emplois de manutention, on compte essentiellement du personnel non spécialisé.

LES LOGISTICIENS

L'évolution et la progression du transport font englober maintenant tous les stades de la production à la consommation ; en ce sens l'emballage, le conditionnement, les moyens de levage et de manutention, le stockage, la livraison et même le rythme de la production sont intimement liés au transport puisque de plus en plus les usines travaillent pratiquement sans stocks et essayent de livrer aussitôt les produits sortis de chaîne.

Cet ordonnancement minutieux dans l'ensemble gigantesque des opérations de production, de transport et de distribution exige une gestion rigoureuse qui a pour nom la LOGISTIQUE

Étudier les sources d'approvisionnements, le transport et l'écoulement des produits, l'implantation des usines et des dépôts, la gestion des stocks, les prévisions des ventes et la programmation complète de la production et de la distribution, toutes ces opérations sont génératrices de postes de direction et d'exécution confiés aux logisticiens. Ce sont là des carrières de responsabilités qui doivent à juste titre tenter les jeunes.

économie des transports

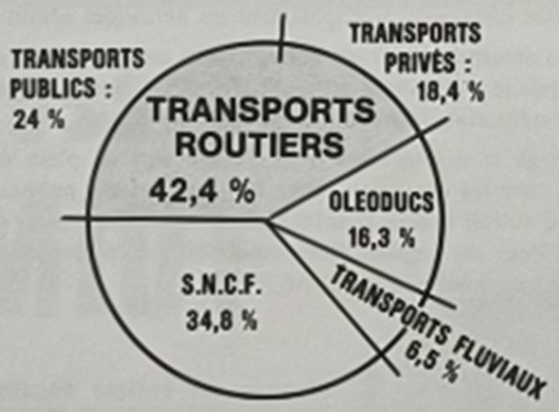
Compte tenu du caractère un peu particulier de ce numéro destiné avant tout aux jeunes, les " analyses et commentaires " de Roger Roy constituent, exceptionnellement une sorte de panorama de ce qu'est le transport routier qui permet, chemin faisant, de répondre à un certain nombre de questions très simples ou plus complexes que se posent les jeunes sur le transport routier.

Le transport routier est devenu le premier des modes de transport terrestre de marchandises.

Selon les dernières statistiques connues, l'ensemble des véhicules routiers de transport de marchandises de plus de 1 tonne de charge utile a transporté, en 1973 1.721 milliard de tonnes soit près de 7 fois plus que le chemin de fer (258 millions de tonnes), près de 16 fois plus que les transports fluviaux (109 millions de tonnes) et 22 fois plus que les oléoducs (79 millions de tonnes).

Bien sûr, une très grande partie des transports routiers a été effectuée à courte distance ; il n'en reste pas moins que le trafic du transport routier mesuré en tonnes-kilomètres a été, au cours de cette même année, avec 90 milliards de tonnes-kilomètres, supérieur à celui du chemin de fer (73,9 milliards de tonnes-kilomètres), à celui des transports fluviaux 13,8 milliards de tonnes-kilomètres) et à celui des oléoducs 34,6 milliards de tonnes-kilomètres).

Comme on peut le voir sur notre dessin, le transport routier tient nettement la tête des transports terrestres avec 42,4 % du nombre total des tonnes-kilomètres des transports terrestres français.



Les statistiques usuelles sont fausses : la part de la route est sous-estimée.

Le transport routier tient ainsi la tête des transports terrestres français depuis 1971.

Oui mais, la très officielle commission des comptes des transports de la nation a déclaré récemment que les statistiques usuelles du transport sont fausses. Et elle a apporté un certain nombre de rectifications aux données habituelles. La place de la route ne se trouve pas amoindrie par ses rectifications, bien au contraire puisque la commission a constaté que le trafic routier était sous-estimé.

Compte tenu des rectifications de la commission, il apparaît que l'an dernier, la route aurait fait face à 50 % du trafic total des quatre modes de transport terrestre, la part du rail étant de l'ordre de 30 %, celle des oléoducs de 16 % et celle de la voie d'eau de l'ordre de 4 %.

Les raisons du succès :

Dans la plupart des pays du monde la part prise par le transport routier dans le transport des marchandises est importante ; dans les autres pays industrialisés elle est même souvent plus importante qu'en France (en Grande-Bretagne ou en Italie par exemple, les ¾ des transports terrestres sont réalisés par route). Cette part du transport routier ne cesse de croître.

Pourquoi ce succès du transport routier ? Parce que les trafics lourds ont diminué et que le chemin de fer et la navigation fluviale ont pâti de la réduction de la consommation de charbon et du développement des oléoducs ? Certainement pas. Ces phénomènes pourraient expliquer en partie une réduction des trafics du rail et de la voie d'eau mais ne peut expliquer le développement de la route.

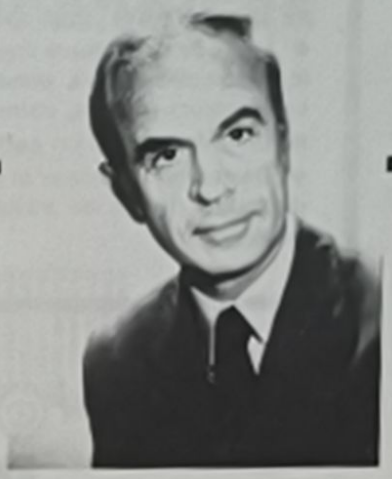
Certains ont pu dire que le succès de la route était dû au bon marché des services qu'elle propose. Il n'en est rien car le prix est rarement le seul élément déterminant dans le choix d'un mode d'acheminement des marchandises.

Les raisons ? M. Le Vert, ingénieur général des Ponts et Chaussées et rapporteur de la commission des comptes des transports de la nation, les explicite ainsi : la prédominance qu'a acquise le transport routier s'explique par les raisons usuelles qu'on en donne : possibilité d'assurer dans tous les cas, le porte à porte ; contacts directs et personnels (chaque conducteur étant en quelque sorte un démarcheur) ; souplesse d'adaptation et souplesse des horaires ; économies sur l'emballage des marchandises et réduction des risques de pertes ou avaries ; rapidité du transport ; enfin constance de la durée du transport. Ce dernier avantage est très important ; de plus en plus, en effet, les chaînes de fabrication sont constituées par des usines géographiquement éloignées les unes des autres et le fonctionnement de chaque usine dépend de l'arrivée régulière des pièces fabriquées par l'usine qui se situe en amont sur la chaîne ; or, en cas d'expédition par fer, l'envoi quotidien d'un wagon par l'usine amont ne se traduit pas par l'arrivée quotidienne d'un wagon à l'usine aval ; un jour, il n'arrive rien, le lendemain il arrive 2 ou 3 wagons ; le recours au fer supposerait de coûteuses mises en stocks et reprises de stocks et ne se justifierait que si la différence des tarifs étaient considérables ".

Ces qualités et l'adaptabilité du transport routier à toutes les situations et les besoins font que le véhicule industriel est utilisé à des distances très grandes. A plus de 400 Km, la route assure aujourd'hui près de 40 % des transports. Elle est la seule technique qui puisse faire face en toutes circonstances aux besoins des pays industrialisés et plus encore au développement des pays du tiers-monde.

Les problèmes énergétiques ne devraient avoir aucune influence sur le développement du transport routier sauf mesures règlementaires artificielles que rien ne justifieraient sur le plan technique et économique. Dans ces conditions on peut penser qu'en dépit de ralentissements passagers dont souffrent tous les modes de transports et qui sont dûs à l'évolution de l'économie générale, l'avenir du transport routier s'annonce bien. Cette technique aux métiers divers et variés continuera d'offrir à tous les niveaux des débouchés intéressants à des jeunes dynamiques et travailleurs pour peu qu'il sachent se former et se perfectionner.

et réglementations



les analyses et commentaires de Roger Roy

Le transport routier de voyageurs :

3.600 fois

la distance de la Terre à la Lune...

En 1973, les autobus et autocars (R.A.T.P. non comprise) ont parcouru environ 1,4 milliard de kilomètres soit un peu plus de 3.600 fois la distance de la Terre à la Lune.

Mis à part les réseaux urbains, on compte environ 2.850 entreprises qui exploitent des services routiers voyageurs de toutes sortes (services réguliers, services occasionnels, transports spécialisés d'ouvriers, services spéciaux de ramassage scolaire, etc.).

Car le transport routier de voyageurs a de multiples facettes, des activités de toutes sortes dont la plupart ont un caractère social très marqué.

Saviez-vous par exemple que les services réguliers français desservent, grâce à 11.000 lignes, totalisant une longueur de 420.000 Km, quelques 21.000 ou 22.000 communes françaises alors que le chemin de fer ne compte guère que 4.000 gares ouvertes au trafic voyageurs ?

Saviez-vous que les services " occasionnels ", à caractère touristique, couvrent à eux seuls près de 250 millions de kilomètres chaque année.

Imaginez-vous que, chaque jour, plus de 1,6 million d'enfants utilisent l'autocar pour aller à l'école ou pour en revenir.

Il ne s'agit là que de quelques exemples de l'importance du transport de voyageurs par route qui fait pourtant parfois figure de méconnu.

Quant à l'avenir de ce secteur du transport routier, il paraît assuré en ce qui concerne le volume du trafic. Pour le reste, c'est-à-dire pour ce qui est de la poursuite d'une modernisation bien engagée par les entreprises. L'avenir dépendra en partie de l'action des pouvoirs publics qui prônent le développement au transport en commun des personnes. Mais ceux-ci ne prennent pas toujours les mesures nécessaires pour sauvegarder l'équilibre financier des entreprises et en préserver tous les investissements, indispensables facteurs de développement du confort et du maintien de la sécurité.

Un secteur très réglementé

On dit parfois que la législation et la réglementation françaises sont les plus compliquées du monde. On dit que la législation et la réglementation du transport routier sont les plus compliquées de France. On pourrait en conclure que le transport routier français subit la législation et la réglementation les plus compliquées du monde. Il ne faut rien exagérer certes, mais il faut bien reconnaître que l'ensemble des règles juridiques qui s'appliquent au secteur des transports routiers est l'un des plus complexe qui soit.

La coordination... pourquoi ?

Quand on parle de réglementation du transport routier, on pense immédiatement à la " coordination des transports ". Cette coordination est une réglementation à caractère économique.

Elle est née en 1934. A l'époque, le transport routier par véhicules automobiles qui avait vu le jour depuis relativement peu de temps prenait vite de l'extension. Il n'était soumis à aucun régime contraignant et commençait, grâce à ses qualités et au dynamisme de ses exploitants à créer une concurrence sensible au chemin de fer qui un siècle auparavant avait fait reculer puis disparaître le transport hippomobile.

Cédant notamment aux interventions des compagnies ferroviaires, les pouvoirs publics décidèrent de protéger le chemin de fer. Ils promulguèrent une réglementation très contraignante visant à restreindre voire à supprimer le développement du transport routier. Les entreprises existantes se virent – par un système de cartes et de zones – figer dans leur activité. Leur développement et la création de nouvelles exploitations furent subordonnés à autorisations du ministre chargé des transports. Le moins que l'on puisse dire est que ce ministre se montra plus que parcimonieux dans l'octroi de telles autorisations.

Vers les années 1938-1939, de nouvelles règles furent projetées. On maintenait le contingentement et l'on créait un système de tarifs homologués. Cette réglementation avec la guerre ne fut pratiquement pas appliquée.

Après la guerre et la reconstitution des entreprises, une nouvelle réglementation fut mise en chantier qui déboucha sur ce qui devait être une sorte de charte du transport routier : le décret du 14 novembre 1949.

La réglementation devait être rédigée et appliquée de telle façon qu'elle permette la satisfaction des besoins de transport des usagers au moindre coût, qu'elle permette à l'usager de choisir librement son mode de transport, que le contingentement permette d'adapter souplement l'offre à la demande.

Dans la pratique, le nouveau texte a subi de nombreuses, très nombreuses modifications. Si des mesures libérales ont été prises en faveur d'un desserrement du contingentement du transport routier qui a pu se développer sensiblement bien que de façon limitée, il n'en reste pas moins que la coordination continue en grande partie d'avoir pour but de protéger le chemin de fer.

Quoi qu'il en soit, cette coordination entraîne pour les entreprises des limitations en zones d'activités, en types d'activités, en nombre de véhicules (voir notre article " Il y a transport routier et... transport routier "). Elle entraîne aussi une foule de formalités et de contrôles ainsi que le respect, pour certaines activités, de règles tarifaires.

*

De nombreuses autres réglementations spécifiques.

Le transport routier est, bien sûr, soumis, en plus de la coordination à toutes les réglementations qui s'appliquent aux commerçants et aux industriels.

Mais encore, il est soumis à une série de règles spécifiques souvent lourdes :

■■■■

- *Sur le plan fiscal, les véhicules les plus lourds de transports de marchandises sont passibles de la " taxe de l'essieu ";*
- *Le Code de la Route impose des règles spéciales concernant les véhicules (poids, dimensions, vitesses, sécurité, etc.), les conducteurs (permis, visites médicales, etc.) ou la circulation.*
- *Une réglementation particulière vise l'accès à la profession ;*
- *Des textes nationaux et européens concernent les conditions, de travail (temps de travail, de conduite, de repos, etc.) des équipages.*

Tout ceci pour ne citer que quelques exemples. L'ensemble de ces réglements qui se superposent, se complètent, se contredisent le cas échéant et sont parfois inadaptés aux réalités des exploitations conduisent parfois à de véritables casse-tête chinois les professionnels.

Contrairement à ce que pensent beaucoup de gens le transport routier ne jouit pas d'une grande liberté, loin de là. Il est soumis à des contraintes réglementaires lourdes et à des contrôles qui s'avèrent souvent tatillons.

plusieurs sortes de poids lourds

" Il conduisait une grosse semi-remorque... ". L'expression est classiquement entendue à la radio ou lue dans les journaux. Elle est impropre pour l'excellente raison qu'une semi-remorque ne peut être conduite, pas plus qu'une remorque puisque ces genres de véhicules ne sont pas automobiles et qu'ils ne peuvent circuler qu'attelés à un véhicule tracteur.

" Les poids lourds sont de plus en plus gros, quand se décidera-t-on à limiter leur longueur et leur volume ? " entend-on dire couramment. Or les poids lourds ont des dimensions fixées par le Code de la Route. Ces dimensions n'ont pas variées depuis plus de 20 ans (et sont en France souvent plus faibles qu'à l'étranger.

*

Dans l'ensemble le grand public met tous les utilitaires " dans le même sac ". Nous avons pensé qu'il serait utile, pour des jeunes, de disposer de quelques indications (très succinctes car les réglementations en la matière sont très complexes) sur les différentes catégories de véhicules utilitaires et sur leurs principales normes, étant endendu qu'il existe des dérogations ou des réglementations particulières dans certains cas (transports exceptionnels par exemple).

Quelques définitions

Mais, avant de commencer, il paraît indispensable de donner quelques définitions.

Un véhicule utilitaire de transport de marchandises ou de voyageurs est caractérisé par la longueur, largeur et hauteur. Il est aussi caractérisé par son Poids Total Autorisé en Charge (P.T.A.C.) s'il s'agit d'un véhicule isolé ou par son Poids Total Roulant Autorisé (P.T.R.A.) s'il s'agit d'un ensemble.

Le P.T.A.C. d'un véhicule correspond au poids maximum que peut avoir ce véhicule avec sa carrosserie, le conducteur, les pleins faits et la charge utile.

Le P.T.R.A. d'un ensemble est le maximum que peut atteindre la somme des P.T.A.C. des véhicules composant l'ensemble.

Tous les poids et charges supportent des limitations en fonction de diverses normes (telle la charge maximale que peut supporter un essieu simple ; 13 t en France).

Précisons à nouveau que les indications que nous donnons ci-dessus sont extrêmement succinctes et qu'elles ne sont valables que pour la France (les normes des utilitaires varient parfois très profondément d'un pays à l'autre).

transports de voyageurs

1 – AUTOBUS ET AUTOCARS

Il s'agit de véhicules de transports en commun de voyageurs. On dénomme en général autobus les véhicules destinés à la circulation urbaine et suburbaine et autocars les autres véhicules.

- **P.T.A.C. : 19 tonnes (2 essieux) ; 26 tonnes (3 essieux) ;**
- **longueur maximale : 11 m (peut atteindre jusqu'à 12 m à condition que le porte-à-faux arrière ne dépasse pas les 3/5 de l'empattement ni 3,50 m) ;**
- **largeur maximale : 2,50 m ;**
- **hauteur : voir " porteurs deux essieux ".**

Les autocars avec remorques sont assujetis aux mêmes règles de P.T.R.A. et de longueur que les camions porteurs avec remorques.

2 – AUTOBUS ARTICULÉS

Il s'agit d'un autobus de grande longueur utilisé en général en zone urbaine ou suburbaine composé de deux parties reliées entre elles par une articulation et un soufflet

Les normes applicables sont celles valables pour les autobus et autocars normaux, mais la longueur peut atteindre 18 mètres au maximum.

transports de marchandises

1 – CAMIONS PORTEURS (ou porteurs solo)

Il s'agit de véhicules utilitaires, automobiles et porteurs pour le transport des marchandises (leur P.T.A.C. est en général supérieur à 3,5 t ; en dessous on parle généralement de camionnettes).

A deux essieux :

- P.T.A.C. : 19 tonnes ;
- longueur maximale : 11 m ;
- largeur maximale : 2,50 m ;
- hauteur non limitée mais si celle-ci (chargement compris) dépasse 4 m, le conducteur doit s'assurer en permanence qu'il peut circuler sans causer, du fait de cette hauteur, de dommages aux ouvrages d'art, plantations, installations aériennes.

A trois essieux ou plus :

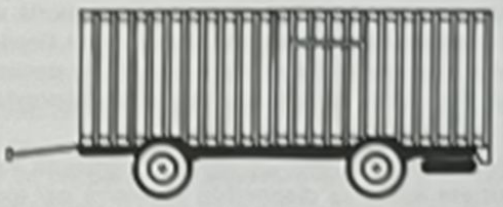
- P.T.A.C. : 26 tonnes ;
- longueur maximale : 11 m ;
- largeur maximale : 2,50 m ;
- hauteur : voir " porteurs 2 essieux ".

2 – REMORQUES

Il s'agit de véhicules utilitaires, non automobiles, à un ou plusieurs essieux, attelés derrière un porteur-remorqueur. Dans le transport routier français, ces remorques disposent en général de 2 ou parfois 3 essieux.

A deux essieux :

- P.T.A.C. : 19 tonnes (mais le poids réel ne doit pas dépasser de plus de 30 % le poids réel du véhicule qui la tire) ;
- longueur maximale : 11 m ;
- largeur maximale : 2,50 m ;
- hauteur : voir " porteurs 2 essieux ".



A trois essieux et plus :

- P.T.A.C. : 26 tonnes (mais le poids réel ne doit pas dépasser de plus de 30 % le poids réel du véhicule qui la tire.
- longueur maximale : 11 m ;
- largeur maximale : 2,50 m ;
- hauteur maximale : voir " porteurs 2 essieux ".

3 – PORTEURS REMORQUEURS avec remorques (ou trains routiers ou ensembles articulés)

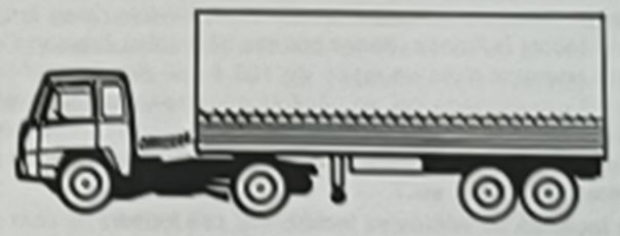
Il s'agit d'ensembles composés d'un camion à deux essieux ou plus tirant une remorque.

- P.T.R.A. : 38 tonnes ;
- longueur maximale : 18 mètres ;
- largeur maximale : 2,50 m ;
- hauteur : voir " porteurs 2 essieux ".

4 – VÉHICULES ARTICULÉS (ou tracteurs + semi-remorque)

Il s'agit d'ensembles de véhicules composés d'un tracteur routier (véhicule automobile sans carrosserie pour la marchandise) et tirant une semi-remorque (remorque sans essieu avant dont une partie est supportée par le tracteur).

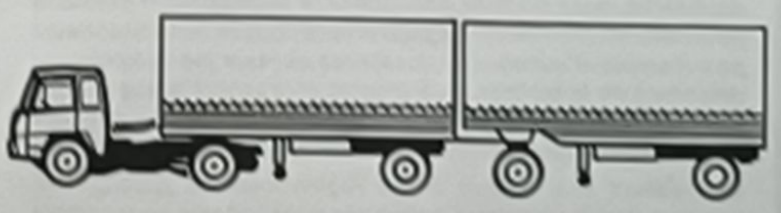
- P.T.R.A. : 38 tonnes ;
- longueur maximale : 15 m ;
- largeur maximale : 2,50 m ;
- hauteur maximale : voir " porteurs 2 essieux ".



TRAINS DOUBLES

Il s'agit d'un ensemble composé d'un véhicule articulé et d'une semi-remorque dont l'avant repose sur un avant-train amovible (ou dolly).

- P.T.R.A. : 38 tonnes ;
- longueur maximale : 18 m ;
- largeur maximale : 2,50 m ;
- hauteur maximale : voir " porteur 2 essieux ".



il y a transport routier et... transport routier

Le non spécialiste a tendance là aussi à " mettre dans le même sac " tous les camions et autocars qu'il double ou croise sur la route. Pour lui tous ces véhicules font du transport routier...

Dans la pratique – et sur le plan réglementaire – il existe des différences très importantes entre les diverses catégories d'activités utilisant des camions ou des autocars.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Le principe général de la réglementation française est que tous les transports routiers de marchandises ne sont pas libres et ne peuvent être réalisés que, sous certaines conditions, par des entreprises justifiant de leur capacité professionnelle et possédant les titres nécessaires (inscriptions à un registre départemental ; licences, etc.). Mais ce principe souffre des exceptions. Il est prévu que certains transports peuvent être exécutés librement. Nous n'entrerons pas dans le détail des distinctions et règles fort complexes et parfois subtiles qui " gouvernent les activités routières. Nous nous bornerons à indiquer quelques-unes des grandes lignes de la réglementation.

Les activités libres

Sont libres, sous réserve de quelques mesures de contrôle :

■ ***Les transports pour propre compte** (ou transports privés). Il s'agit, par exemple, des transports réalisés par l'agriculture qui achemine vers le marché des produits dans sa camionnette ou de ceux de l'industriel qui effectue lui-même l'approvisionnement de ses services.*

Mais encore faut-il que le véhicule utilisé appartienne au transporteur ou ait été mis à sa disposition exclusive par location ; le transporteur doit être propriétaire des marchandises ou il doit les avoir vendues, empruntées, produites etc., ou encore les marchandises doivent lui avoir été confiées en vue de l'exécution d'une transformation, d'une réparation ou d'un travail à façon. Le transport doit constituer l'accessoire et le complément d'une autre activité.

■ ***Un certains nombre d'autres transports** comme : les transports effectués par des dépositaires-livreurs ou autres intermédiaires de commerce ; les transports effectués avec des véhicules très spéciaux (tels les matériels de travaux publics), les transports effectués par certains groupements d'entreprises sous des conditions très strictes.*

Les activités réglementées

Tous les transports routiers de marchandises non prévus dans la liste limitative des exceptions sont strictement réglementées :

■ ***Les transports pour compte d'autrui** (ou transports publics ou transports professionnels). Ces transports sont ceux qui sont faits pour compte de tiers. Ils ne peuvent être exécutés, dans des conditions très strictes, que par des entreprises inscrites au registre des transporteurs routiers et avec des véhicules munis d'un titre d'exploitation (licence ou récépissé de déclaration). Ces entreprises sont limitées en zones d'activités (zone longue couvrant toute la France ; zones courtes délimitées à raison d'une par département dans un rayon de 100 à 150 Km du chef-lieu ; zones de camionnage qui, en général, couvrent jusqu'aux limites élargies du département). Certains de ces transporteurs sont spécialisés (services réguliers, déménagements, transports sous température dirigée, etc.).*

■ ***La location de véhicules industriels.** Les loueurs ne sont pas des transporteurs. Leur activité est de mettre un véhicule en état de marche, avec ou sans conducteur, à la disposition exclusive de locataires (transporteurs pour propre compte ou transporteurs pour compte d'autrui). Ces locataires utilisent les véhicules en disposant de la maîtrise du transport et prennent à leur compte tous les déplacements à vide ou en charge du véhicule au cours de voyages ayant le même point pour origine et pour terme.*

Les loueurs sont soumis à des réglementations (inscriptions, licences, etc.) parallèles à celles des transporteurs pour compte d'autrui.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Dans les transports routiers de voyageurs, il existe comme dans les transports de marchandises, deux grandes catégories d'activités : les premières sont libres ou presque, les autres sont strictement réglementées.

□

■ ***Les activités non soumises à la réglementation :***

Les textes réglementaires fixent avec précision les transports non soumis à la réglementation. Ce sont les transports gracieux dans les voitures particulières ou dans la cabine des véhicules de transport de marchandises, les transports effectués dans les taxis ordinaires, dans les voitures de louage (y compris les voitures de grande remise), dans les ambulances et voitures de pompes funèbres ; il en est de même, avec des conditions, des transports exécutés par un service public ou par un établissement agricole, industriel ou commercial pour ses besoins normaux de fonctionnement, des transports exécutés avec ses véhicules par un établissement d'enseignement, etc.

□

■ ***Les activités soumises à la réglementation :***

On compte quatre grandes catégories de transports soumis à la réglementation et que l'on dénomme " transports publics ".

*— **Les services réguliers.** Ce sont ceux qui assurent, quelle que soit leur fréquence, la desserte d'une relation selon un itinéraire, à des dates et selon des horaires publiés à l'avance. Ils prennent et laissent des voyageurs en des points désignés de leurs itinéraires. Certains de ces services peuvent être réservés à certaines catégories particulières d'usagers (passagers des compagnies aériennes, écoliers, ouvriers).*

*— **Les services occasionnels.** Ce sont des services, souvent à caractère touristique, qui ramènent les voyageurs à leur point de départ (service à la place) ou qui comportent la mise d'un véhicule à la disposition exclusive d'une personne ou d'un groupe (services collectifs).*

*— **Les services de taxis collectifs** qui sont offerts à la place avec des véhicules comportant au maximum 6 places en plus de celle du conducteur.*

*— **Les services urbains** organisés en régies ou par contrats administratifs entre les collectivités locales et des entreprises à l'intérieur des périmètres de transports urbains.*

Tous ces services sont soumis à une stricte réglementation. Ils sont prévus et autorisés dans le cadre d'un document dénommé " plan départemental des transports ".

●

TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET LES AUXILIAIRES DU TRANSPORT

Il existe une réglementation spéciale pour les transports internationaux de marchandises et de voyageurs.

Par ailleurs, à côté des activités que nous avons mentionnées ci-dessus, existent un certain nombre de professions auxiliaires du transport dont certaines sont assujetties à des réglementations strictes. Ces auxiliaires interviennent dans une opération de transport mais n'exécutent pas eux-mêmes le transport. A titre d'exemples, on peut citer les groupeurs qui sont des commissionnaires qui réunissent des envois de marchandises en provenance de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse de plusieurs destinataires, qui organisent et font exécuter le transport du lot ainsi constitué par un transporteur. On peut citer encore les affrêteurs qui sont des auxiliaires faisant exécuter un transport de marchandises par des transporteurs professionnels sans groupage préalable.

les vitesses autorisées pour les poids lourds

On entend souvent dire que les poids lourds roulent trop vite. Il est vrai que parfois certains d'entre eux prennent quelque liberté avec une réglementation pas toujours adaptée aux besoins et aux progrès techniques des véhicules... Car il existe une réglementation spécifique concernant la vitesse maximale autorisée des poids lourds. Cette vitesse varie selon le poids des véhicules, parfois selon la nature du chargement, toujours selon le type de la route empruntée. Les vitesse autorisées sont indiquées sur des disques à l'arrière des véhicules. Pour chaque véhicule dont la vitesse est limitée, il y a deux disques, en général. Le premier indique la vitesse maximale sur autoroutes et routes à grande circulation; le second, la vitesse maximale sur les autres routes.

Le tableau ci-dessous résume les vitesses autorisées hors agglomérations et sauf limitation plus stricte indiquée par un panneau. Les vitesses indiquées pour la circulation sur autoroutes et routes à grande circulation des véhicules immatriculés depuis le 1er Janvier 1966 et ne transportant pas de matières dangereuses ne sont autorisées qu'à titre expérimental.

Types de véhicules	Vitesse maximale autorisée	
	Sur autoroutes et routes à grande circulation.	Sur les autres routes.
Véhicules dont le P.T.A.C. ne dépasse pas 10 t.	Pas de réglementation spécifique (soumis en principe au même régime que les voitures particulières).	Pas de réglementation spécifique (soumis en principe au même régime que les voitures particulières).
Véhicules dont le P.T.A.C. ou le P.T.R.A. est supérieur à 10 t et au plus égal à 15 t.		
● transportant des matières dangereuses (quel que soit l'âge du véhicule)...	85 Km/h	85 Km/h
● immatriculés pour la première fois avant le 1er Janvier 1966 (quelle que soit la marchandise transportée)	85 Km/h	85 Km/h
● autres véhicules ou autres transports	90 Km/h	85 Km/h
Véhicules dont le P.T.A.C. ou le P.T.R.A. est supérieur à 15 t et au plus égal à 19 t.		
● transportant des matières dangereuses (quel que soit l'âge du véhicule)	75 Km/h	75 Km/h
● immatriculés pour la première fois avant le 1er Janvier 1966 (quelle que soit la marchandise transportée)	75 Km/h	75 Km/h
● autres véhicules ou autres marchandises	90 Km/h	75 Km/h
Véhicules dont le P.T.A.C. ou le P.T.R.A. est supérieur à 19 t et au plus égal à 26 t.		
● transportant des matières dangereuses (quel que soit l'âge du véhicule).....	65 Km/h	65 Km/h
● immatriculés pour la première fois avant le 1er Janvier 1966 (quelle que soit la marchandise transportée)	65 Km/h	65 Km/h
● autres véhicules ou autres marchandises	80 Km/h	65 Km/h
Véhicules dont le P.T.A.C. ou le P.T.R.A. est supérieur à 26 t.		
● transportant des matières dangereuses (quel que soit l'âge du véhicule)	60 Km/h	60 Km/h
● immatriculés pour la première fois avant le 1er Janvier 1966 (quelle que soit la marchandise transporté)	60 Km/h	60 Km/h
● autres véhicules ou autres marchandises	80 Km/h	60 Km/h

Les conducteurs de poids lourds au palmarès de la sécurité.

De temps en temps, à la suite d'un accident spectaculaire des campagnes se développent dans la presse quotidienne qui attaque vigoureusement les conducteurs de poids lourds " principaux coupables " ou " responsables ", selon les journaux, des accidents de la route.

Les professionnels se défendent d'être des " assassins de la route ", comme on les qualifie quelquefois.

En face de ces positions opposées, il faut trouver un arbitre impartial. Cet arbitre existe. Il s'agit de la gendarmerie nationale.

Les statistiques d'accidents relevés par la gendarmerie ne sont pas, loin de là, défavorables au transport routier.

Les chiffres relatifs à l'année 1974 ont été connus juste avant les vacances estivales. Ils montrent que :

■ Le nombre des accidents corporels dans lesquels sont impliqués des poids lourds (véhicules de plus de 3,5 t de P.T.A.C.) ne cesse de diminuer. Le nombre de ces accidents constatés par les gendarmes atteignait 10.751 en 1974 soit une diminution de 8,3 % par rapport à 1973 et de 11,6 % par rapport à 1972. Le nombre des accidents corporels dans lesquels étaient impliqués des autocars atteignait un total de 982 en 1974 soit une très légère progression de 1,9 % par rapport à 1973 et une régression de 10,9 % par rapport à 1972.

On pourrait dire que le nombre des accidents de poids lourds a moins diminué en 1974 que celui des accidents de voitures particulières. Celui-ci a chuté de 11,6 %. Oui mais la circulation de poids lourds a progressé de 7 % tandis que celle des voitures ne progressait que de 4,5 %.

Et puis il faut faire remarquer que si l'on peut, comme le font certains, à tord ou à raison, attribuer l'amélioration constatée en matière de voitures particulières à la limitation de vitesse ou au port de la ceinture, force est de constater que l'amélioration enregistrée dans le secteur des poids lourds n'est due à aucune mesure d'ordre réglementaire. Elle ne peut donc découler que d'un meilleur comportement des " routiers ".

■ Mais qui dit " impliqués " dans un accident ne veut pas dire " responsables " de l'accident. Et ce sont toujours les conducteurs de poids lourds et d'autocars qui, parmi les usagers de la route, sont le moins souvent présumés responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués. D'ailleurs, ce sont même les seules catégories d'usagers pour lesquels le pourcentage des responsables présumés par rapport à l'ensemble des usagers impliqués de la même catégorie est inférieur à 50 %.

■■■■

Ce pourcentage atteint 45,5 % pour les porteurs de 3,5 t de poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) ; 44,6 % pour les véhicules articulés (tracteurs non porteurs avec semi-remorque) ; 34,6 % pour les véhicules de transport en commun de personnes.

A titre de comparaison, on peut signaler que ce pourcentage de responsabilité présumée atteint 53,6 % pour les voitures particulières ; 63 % pour les motocyclettes ; 64 % pour les vélomoteurs ; 65 % pour les cyclomoteurs, etc.

■ Le taux de responsabilité présumée calculé sur les seuls accidents mortels est encore plus favorable aux poids lourds et autocars. Il a atteint 34,4 % pour les porteurs de 3,5 t et plus de P.T.A.C. ; 29,9 % pour les véhicules articulés ; 22 % pour les autocars. Il est de 60,5 % pour les voitures particulières ; 67,3 % pour les motocyclettes ; 71,8 % pour les cyclomoteurs ; 73,1 % pour les vélomoteurs.

Tous ces chiffres qu'il était indispensable de citer pour rétablir la vérité prouvent que les poids lourds ne sont pas particulièrement des " coupables " de la route.

Certes – les accidents corporels de poids lourds – même s'ils diminuent, même si les conducteurs sont moins souvent responsables que les autres usagers de la route – sont plus graves que les autres, compte tenu de la masse de ces véhicules. Il faut le reconnaître. Mais, là encore, il faut constater que contrairement à ce qui peut être dit ou écrit ici ou là, la gravité moyenne des accidents de poids lourds n'augmente pas.

*

Tout cela est réconfortant pour les hommes de la route, mais cela ne doit pas faire oublier que des progrès restent à réaliser...

8 catégories de permis de conduire

Depuis le début de l'année 1975 on compte, en France, huit catégories de permis de conduire.

Trois de ces permis ne concernent pas les transports automobiles. Ce sont : le permis A (motocyclettes avec ou sans side-car) ; le permis A_1 (vélomoteurs avec ou sans side-car, bicycles et quadricycles à moteur) ; le permis F (véhicules relevant des catégories A, A_1 et B – voitures particulières – conduits par des infirmes et spécialement aménagés pour tenir compte de leur infirmité).

Les autres concernent plus ou moins les transports routiers.

■ Le permis B (voitures particulières) permet de conduire d'une part les véhicules automobiles ayant un P.T.A.C. au plus égal à 3,5 t et affectés au transport de voyageurs à condition qu'ils comportent, outre le siège du conducteur, au maximum 8 places assises et qu'ils ne transportent pas plus de 8 personnes non compris le conducteur (les enfants de moins de 10 ans comptant pour une demi-personne quand leur nombre ne dépasse pas 10) ; d'autre part, les véhicules automobiles ayant une P.T.A.C. au plus égal à 3,5 t et affectés au transport de marchandises.

Sur deux catégories de véhicules peut être attelée une remorque dont le P.T.A.C. ne dépasse pas 750 Kg.

Les candidats à l'examen du permis B doivent être âgés de 18 ans révolus.

■ Le permis C (poids lourds) permet de conduire des véhicules automobiles isolés et affectés au transport de marchandises ou de matériels, dont le P.T.A.C. est supérieur à 3,5 t mais ne dépasse pas 19 tonnes. Le permis C permet aussi de conduire les véhicules automobiles tracteurs d'un ensemble de véhicules ou d'un véhicule articulé, affectés au transport de marchandises ou de matériel, dont le P.T.A.C. est supérieur à 3,5 t et le P.T.R.A. au plus égal à 12,5 t.

Les candidats à l'examen du permis C doivent être âgés de 18 ans révolus. S'ils sont reçus, ils ne peuvent toutefois conduire jusqu'à 21 ans que des véhicules dont le P.T.A.C. ne dépasse pas 7,5 t sauf s'ils sont titulaires d'un C.A.P. de conducteur routier.

La validité du permis C est soumise à prorogation – après visite médicale – tous les 5 ans pour les conducteurs de moins de 60 ans ; tous les 2 ans à partir de 60 ans, tous les ans à partir de 76 ans.

■ Le permis C_1 (" super permis " poids lourds) permet de conduire : d'une part, les véhicules automobiles isolés et affectés au transport de marchandises ou de matériels dont le P.T.A.C. est supérieur à 19 tonnes ; d'autre part, les véhicules automobiles, tracteur d'un ensemble de véhicules ou d'un véhicule articulé affectés au transport de marchandises ou de matériel dont le P.T.R.A. est supérieur à 12,5 tonnes.

Les candidats au permis C_1 doivent être âgés de 21 ans révolus sauf si le candidat, âgé de 18 ans révolus est titulaire d'un certificat constatant l'acheminement d'une formation de conducteur de transport de marchandises par route.

La validité du permis C_1 est soumise à prorogation dans les mêmes conditions que le permis C.

■ Le permis D (transports en commun) permet de conduire : les véhicules affectés au transport de personnes dont le P.T.A.C. dépasse 3,5 t ; les véhicules affectés au transport de personnes et transportant, outre le conducteur plus de 8 personnes (les enfants de moins de 10 ans comptent pour une demi-personne quand leur nombre ne dépasse pas 10) ; les véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur plus de 8 places assises.

Les candidats au permis D doivent être âgés de 21 ans révolus.

La validité du permis D est soumise à prorogation dans les mêmes conditions que les permis C ou C_1.

■ Le permis E (remorques) permet de conduire les véhicules relevant du permis B ou F attelés d'une remorque de plus de 750 Kg de P.T.A.C.

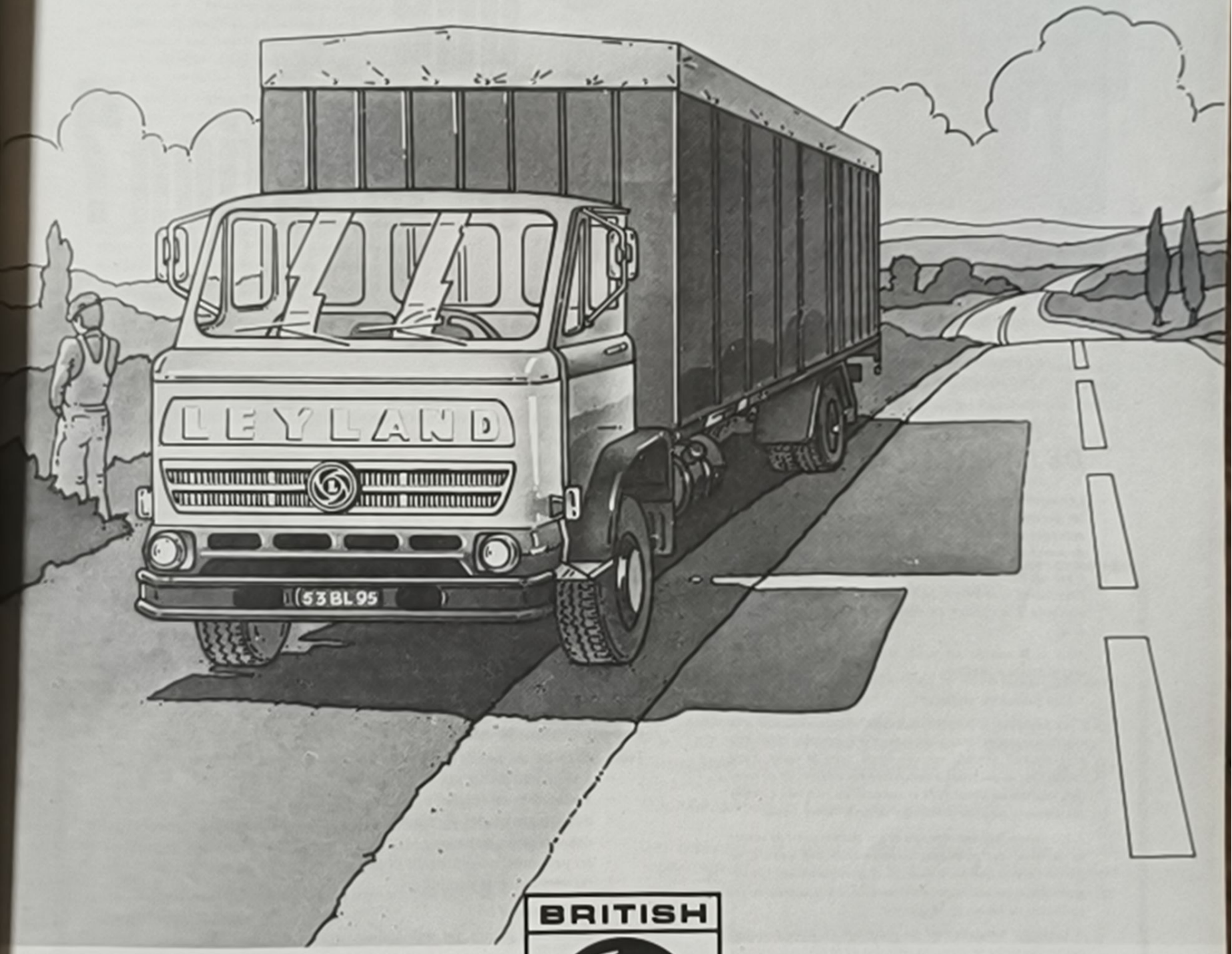
Ce permis est délivré sans examen mais après visite médicale. La validité est soumise à prorogation dans les mêmes conditions que les permis C, C_1 et D.

A noter que :

– Le permis C est valable pour les catégories B et E ; le permis C_1 pour les catégories B, C et E ; le permis D pour la catégorie B ; ce permis D peut également être valable pour la catégorie C à condition que les épreuves du permis aient été passées sur un véhicule de plus de 3,5 t de P.T.A.C.

– Le permis B ne permet de conduire des taxis, voitures de remise, ambulance, véhicules de ramassage scolaire que dans la mesure où il est accompagné d'une attestation délivrée par le préfet après examen médical et renouvelable dans les mêmes conditions que les permis C, C_1, D ou E.

POUR QU'UN CAMION LEYLAND S'ARRETE C'EST AU CHAUFFEUR DE DECIDER, PAS AU CAMION.



BRITISH LEYLAND

Des arrêts involontaires, c'est de l'argent perdu. Alors chez Leyland nous faisons tout pour que nos véhicules ne stoppent jamais... d'eux-mêmes. Prenez par exemple les Boxer, leur moteur 6 cylindres 135 CV a du punch et du couple (36 m/kg à 1.400 t/mn) ; sa souplesse rend la conduite aisée ; sa sobriété influe favorablement sur son prix de revient (nos meilleurs ingénieurs se sont penchés sur le dessin des chambres de combustion). Vous retrouverez partout notre souci de longévité, dans le moteur, la boîte (5 vitesses avant synchronisées), le pont. Si vous achetez un Boxer (le 10,9 T ou le 13,2 T), vous aurez beaucoup, beaucoup de temps devant vous pour découvrir ses autres qualités : le confort de sa cabine, l'entretien simplifié au maximum.

Mais chez Leyland, le Boxer n'est pas le seul à vous garantir efficacité et robustesse.

Il y a les Van (des 3,5 T au volume utile étonnant) les Terrier, les Mastiff... en tout 11 modèles du 3,5 T au 38 T avec pour chacun un large choix de châssis.

Nos concessionnaires répartis dans toute la France vous aideront à choisir le modèle adapté à vos besoins. Ils connaissent leurs Leyland sur le bout des doigts.

une gamme du 3,5 tonnes au 38 tonnes.

BRITISH LEYLAND FRANCE S.A. DIVISION VEHICULES INDUSTRIELS RUE CHAUVART BP 33 - ZONE INDUSTRIELLE 95500 - GONESSE TEL. 985.29.05

bélier

qu'est-ce que la location?

Une enquête des étudiants de Paris-Dauphine des Écoles Supérieures de Commerce (Paris-Province).

LE MARCHÉ DE LA LOCATION

Le marché** de la location est constitué a priori par **toutes les personnes physiques ou morales qui utilisent en permanence ou occasionnellement un véhicule pour le transport de marchandises.

*C'est un **marché " ouvert "** qui n'est pas lié seulement à l'expansion économique générale mais aussi à l'intérêt qui s'attache à remplacer un véhicule acheté par un véhicule loué.*

Mais si le marché est vaste, il n'est pas facile à cerner, moins encore à pénétrer.

• *Une première enquête*

C'est pourquoi la profession a tenté depuis deux ans une expérience intéressante pour essayer d'y voir plus clair. Elle s'est d'abord penchée sur elle-même dans le cadre d'une enquête sur la politique commerciale des entreprises de location, réalisée au début 1974 et analysée au cours du Congrès des Loueurs tenu au printemps de cette même année.

***1.700 entreprises ont répondu et ont permis ainsi de cerner la diversité des politiques commerciales des loueurs,** de mettre l'accent sur leurs qualités et leurs faiblesses, de dégager des orientations pour une meilleure adéquation de ces politiques au besoin de la clientèle.*

Il convenait naturellement de compléter ce premier travail par un deuxième en direction cette fois de la clientèle actuelle et potentielle de la location. Car si les Loueurs et leurs Organisations professionnelles connaissent assez bien les besoins de leurs clients, il n'en va pas nécessairement de même avec ceux qui ne sont pas actuellement des clients.

• *Une deuxième enquête*

*Cette deuxième enquête a été effectuée début 1975 avec le concours de l'Université Paris-Dauphine et celui des Écoles Supérieures de Commerce de Paris et de province. Sur la base d'un échantillon représentatif des différentes activités économiques, **800 entreprises industrielles et commerciales ont rempli un questionnaire détaillé (plus de 400 questions) que leur a remis un étudiant.***

Les analyses n'étant pas encore terminées, seules quelques grandes lignes de réponses enregistrées peuvent être d'ores et déjà dégagées.

● ***La location de camions** est dans l'ensemble **mal connue** par les usagers.*

■■■■

– Louer des camions au lieu d'en acheter, c'est tout d'abord ne plus immobiliser de capitaux en véhicules, ateliers, garages, pièces détachées, entretien.

– Le prix de revient des transports routiers est constitué de multiples éléments : rémunération du capital – intérêts sur emprunts – terrains pour ateliers, bureaux, magasin de pièces de rechange – véhicules de remplacement – temps passé aux achats, aménagements, assurances, revente des véhicules, démarches auprès des Administrations – réserve pour imprévus – vignettes – taxes, impôts, patente – peinture des carrosseries, peinture des inscriptions – gestion du parc – frais de téléphone, de correspondance – petites annonces – temps passé au recrutement, à l'encadrement – indemnités de licenciement.

Ces coûts, il faut aller les relever dans les postes comptables suivants : pertes et profits, frais financiers, immobilisations, amortissements, salaires, provisions, taxes, impôts, publicité, encadrement, frais généraux.

Par contre en louant des camions, on reçoit chaque mois du loueur une seule facture. Les coûts des transports étant ainsi connus d'avance le locataire peut établir sans risque d'erreur une gestion prévisionnelle.

Productivité par la location

Toute entreprise qui possède sa propre flotte de camions doit avoir :

- x véhicules en service ;
- x véhicules en réserve ;
- des garages ou des parkings, des ateliers, de l'outillage ;
- des pièces de rechange ;
- du personnel administratif et comptable chargé de ces véhicules ;
- du personnel de conduite.

Le loueur n'a quant à lui :

- qu'un seul garage, un seul atelier, un seul outillage ;
- qu'un seul stock de pièces de rechange ;
- qu'une réserve de véhicules pour x entreprises.

On considère qu'un camion, ou un tracteur routier est indisponible pendant 10 % du temps. En cas de location, cela n'existe plus puisque le loueur fournit aussitôt un véhicule de remplacement.

Par ailleurs, lorsque le cœfficient de remplissage passe de 55 % (moyenne des transports pour compte propre) à 75 % (moyenne de la location) les coûts baissent de 27 %.

Avec des véhicules utilitaires bien adaptés, utilisés à 100 %, assurés dans de bonnes conditions, avec des ateliers tournant à plein et avec une répartition de frais généraux sur un vaste parc, le loueur assure un service parfait, à des prix comparables à ceux du parc de véhicules pour compte propre des sociétés industrielles ou de commerce.

La location offre toujours des véhicules en excellent état, en nombre correspondant exactement aux besoins. Le personnel proposé pour la conduite est toujours sélectionné.

■■■■

une enquête (suite)

● *Cette information insuffisante est liée au fait que le produit " location " n'est pas clairement défini. Entre le contrat de longue durée qui suppose l'utilisation permanente d'un véhicule pendant un an ou plus et la location sans durée déterminée, entre la simple mise à disposition d'un véhicule et la fourniture d'un service complet, il se produit des confusions qui sont source d'ambiguïtés.*

● *Alors que la location de voitures s'entend comme une location sans chauffeur, **la location de camions s'entend plutôt comme une location avec chauffeur**, même si le problème du chauffeur n'apparaît pas comme essentiel à beaucoup d'interviewés.*

● *Ce sont **les régions les plus industrialisées qui font le plus appel à la location.** Dans le même sens, les grandes entreprises sont plus attirées par la location que les petites. De même encore, le recours à la location apparaît-il très largement lié au dynamisme des locataires dans leurs propres activités.*

● ***Beaucoup d'industriels et de commerçants restent très attachés au transport pour compte propre** et ne paraissent pas voir clairement que le recours à la location leur permet de conserver tous les avantages du transport pour compte propre, notamment en ce qui concerne la maîtrise du transport.*

● ***La pénétration de la location est sensiblement plus élevée pour les véhicules de la gamme haute** que pour ceux de la gamme basse.*

Telles sont quelques-unes des premières conclusions qui ressortent de l'enquête réalisée en 1975 par la Chambre Syndicale des Loueurs et le Comité National des Loueurs.

En résumé :

On peut louer :

- **de la camionnette au 38 tonnes de PTAC ;**
- **pour 1 jour ou pour 5 ans**
- **des véhicules spécialement aménagés ;**
- **peints aux couleurs et avec les inscriptions du client ;**
- **avec ou sans conducteur ;**
- **à des prix librement débattus ;**
- en cas d'immobilisation le ou les véhicules sont **immédiatement remplacés.**

Grâce à son expérience, le loueur de véhicules industriels devient pour son client un **conseiller apprécié.** Avec son concours, grâce à un meilleur cœfficient d'utilisation et des rotations accélérées, **le coût des transports peut être notablement diminué. Le prix global au Km (terme fixe + terme kilométrique) évolue en fonction de l'utilisation. Il peut aller jusqu'à baisser de moitié.**

la réforme de l'Enseignement

Les principes :
— Éviter les redoublements de classe.
— Faire progresser en tenant compte de la maturité et des dons de chaque élève.
— Remplacer les examens par un contrôle continu.

Le Ministre de l'Éducation nationale veut assouplir et moderniser le système scolaire français. Différents points du projet présentent un intérêt indéniable.

La 1re année de scolarité peut s'effectuer à l'école maternelle ou à l'école primaire.

L'enseignement primaire comprend 6 années, les élèves les plus doués pourront n'effectuer à l'école élémentaire que 5 ans même 4 années.

Ensuite tous entrent à " **l'école moyenne** ". **Deux cycles de formation** (de 2 ans) cycle commun (correspondant à la 6e et à la 5e) et cycle d'orientation (correspondant à la 4e et 3e). Ce cycle comporte un enseignement commun, des options de langues, une formation pré-professionnelle. Un diplôme de cycle commun est remis à tous les élèves entrant en 3e année ainsi qu'à ceux de 4e qui en seront dignes (" brevet des collèges ").

En fin de cette 4e, option entre la classe de 2de des lycées d'enseignement général et technologique, la 1re année des lycées d'enseignement professionnel, l'entrée en apprentissage.

Certains pourront quitter le collège en fin de 3e ou de 2e pour se diriger vers une **formation pré-professionnelle** et le **C.A.P.** (certificat d'aptitude professionnelle).

Trois orientations s'offrent à l'entrée dans le lycée d'enseignement professionnel. Ce sont :

— **le certificat d'éducation professionnel (C.E.P.)** préparé en 1 an ;
— **le C.A.P. préparé en 2 ans** à la sortie de la classe de 3e. Si la réforme Haby entre en application, les sections du C.A.P. en 3 ans (après la 5e) seront supprimées ;
— **le B.E.P. préparé en 2 ans** comme actuellement.

Des enseignements optionnels seront offerts à l'entrée dans le lycée d'enseignement général et technologique, dans les classes de 2de et de 1re (à noter qu'en Terminale toutes les matières seraient à option).

Baccalauréat en 2 parties :
— à la fin de la 1re, sur l'enseignement commun ;
— à la fin de la Terminale, sur les options choisies.

Les examens seraient, dans le projet Haby, remplacés par un contrôle des connaissances acquises. Les diplômes seraient donc délivrés après franchissement des " capacités " ; en cas d'échec les " capacités " obtenues constituent un acquis (inscrit dans un livret) et qui pourra s'augmenter, se compléter par une formation continue ultérieure.

Les meilleurs éléments des classes de B.E.P. peuvent toujours, rappelons-le, être admis dans un lycée d'enseignement général pour préparer le Brevet de Technicien.

Pour préparer
les examens
concernant
la Réparation Automobile

les établissements de la Région parisienne assurant la préparation aux divers examens intéressant l'industrie de la réparation automobile

Écoles à Temps Complet

COLLÈGE D'ENSEIGNEMENT INDUSTRIEL
6, rue Ch. Hermite - PARIS 75018 - Tél. : 208.48.58
Préparation au C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles. (Durée 3 ans)

CENTRE DE FORMATION TECHNOLOGIQUE
247, rue Gambetta - PARIS 75020 - Tél. : 797.25.20
Préparation : C.A.P. de Mécanicien Réparateur Automobiles ;
C.A.P. de Réparateur en Carrosserie Automobiles. (Durée 2 ans)

COLLÈGE D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
13, rue de Bièvres - CLAMART 92140 - Tél. : 642.42.25
Préparation : C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles ;
C.A.P. de Réparateur en Carrosserie Automobiles (Durée 3 ans)

COLLÈGE D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
31, rue de Viry - SAVIGNY-sur-ORGE 91600 - Tél. : 921.48.67
Préparation au C.A.P. de Mécanicien Réparateur Automobiles. (Durée 3 ans)

COLLÈGE D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
78, rue des Blanchettes - RUEIL-MALMAISON 92500 - Tél. : 967.03.83
Préparation au C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles. (Durée 3 ans)

LYCÉE TECHNIQUE
15 bis, rue Condorcet - MONTREUIL 93100 - Tél. : 287.58.56
Préparation : C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles ;
C.A.P. d'Électricien d'Automobiles ;
C.A.P. de Réparateur en Carrosserie Automobiles, (Durée 3 ans)
Brevet de Technicien en Mécanique Automobiles.

COLLÈGE D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
103, bd de la République - AUBERVILLIERS 93300 - Tél. : 352.41.97
Préparation : C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles ;
C.A.P. d'Électricien Automobiles ; (Durée 3 ans)
C.A.P. de Réparateur en Carrosserie Automobiles.

LYCÉE TECHNIQUE NATIONALISÉ
173 Av. Jean-Jaurès - ARGENTEUIL 95100 - Tél. : 961.09.60
Préparation au C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles (Durée 3 ans)

COLLÈGE D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
Château d'Épluches - SAINT-OUEN-L'AUMONE 95310 - Tél. : 464.17.82
Préparation : C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles ;
C.A.P. d'Électricien Automobiles ; (Durée 3 ans)
C.A.P. de Réparateur en Carrosserie Automobiles.

LYCÉE TECHNIQUE D'ÉTAT
Rue Fernand Bodet - MANTES-LA-JOLIE - 78200 - Tél. : 477.09.21
Préparation au C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles. (Durée 3 ans)

COLLÈGE D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
Rue Lucien Sampaix - SAINT-CYR-L'ÉCOLE 78210 - Tél. : 923.10.12
Préparation au C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles. (Durée 3 ans)

Pour tous les Centres ci-dessus : externat et demi-pension.

G.A.R.A.C.
8, rue des Ouches - ARGENTEUIL 95100 - Tél. : 961.00.61
Préparation : C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles ;
C.A.P. d'Électricien Automobiles ;
C.A.P. de Réparateur en Carrosserie Automobiles ;
C.A.P. de Réparateur en Cycles et Motocycles ; (Durée 2 ans)
C.A.P. de Transporteur Routier et à la Mention Complémentaire, Réparateur d'Équipement pour Moteur à Injection.

COLLÈGE D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
Rue des Templiers - COULOMMIERS 77120 - Tél. : 403.11.95
Préparation : C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles ;
C.A.P. de Réparateur en Carrosserie Automobiles ;
C.A.P. de Peintre en Carrosserie ;
C.A.P. d'Électricien Automobiles ; (Durée 3 ans)
A la Mention Complémentaire de Réparateur d'Équipement pour Moteur à Injection.
B.E.P. de Réparateur Automobile option Réparation.

CENTRE DE FORMATION TECHNOLOGIQUE
Rue des Robaresses - ANDRESY 78750 - Tél. : 972.71.09
Préparation : C.A.P. de Mécanicien Réparateur d'Automobiles ;
C.A.P. de Transporteur Routier et à la Mention Complémentaire, Réparateur d'Équipement pour Moteur à Injection. (Durée 2 ans)

Pour ces 3 derniers établissements internat - externat et demi-pension

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser directement au secrétariat de l'école de votre choix.

★

Nous remercions l'Association Nationale pour la Formation Professionnelle dans les Métiers de l'Automobile et la Chambre Syndicale Nationale du Commerce et de la Réparation Automobile (C.S.N.C.R.A.) qui ont bien voulu nous communiquer cette liste.

le G.A.R.A.C

GROUPEMENT APPRENTISSAGE RÉPARATION AUTOMOBILE ET CYCLE

8, rue des Ouches 95100 ARGENTEUIL

L'Industrie Automobile, qui avait été maintenue dans un état semi-léthargique, se développe très rapidement à partir de 1945. Parallèlement, le parc automobile existant était en mauvais état et exigeait pour son entretien, une main-d'œuvre importante, qui malheureusement faisait défaut. **Il fallait donc assurer la formation d'un grand nombre de spécialistes de la Réparation Automobile capables de remettre en état les véhicules encore utilisables et aussi prévoir l'entretien des milliers de véhicules qui sortiraient des chaînes de montage.**

Cette situation n'a pas échappé aux Professionnels et ils ont été conscients qu'il fallait donner à la Profession un outil capable de servir d'exemple et de stimuler les efforts qui pourraient être accomplis dans le domaine de la Formation Professionnelle Automobile. **Ils souhaitaient également faire cette expérience entre gens du métier et réaliser ensemble l'École de la Profession.**

D'où la création d'une association rassemblant les représentants des différentes activités de la Profession.

Pour implanter l'École le choix se porta sur une propriété de 2 hectares sise à Argenteuil.

Le nivellement du terrain, la remise en état des locaux et la construction de 2 ateliers ayant chacun 1.250 m^2 furent aussitôt entrepris.

Puis l'École se développe sans cesse.

— **1954** : bâtiment de 500 m^2 ;

— **1964** : surélévation de celui-ci, création d'un internat pour 100 élèves ;

— **1964** : construction de 1.000 m^2 d'ateliers s'ajoutant aux 2.500 existants ;

— **1971** : le plus vieux bâtiment est remplacé par une construction moderne pour l'Administration et l'hébergement ;

— **1973-1974** : surélévation de 2 ateliers et installation de 20 chambres individuelles pour les Stagiaires de la Formation continue.

De 30 élèves à l'origine, l'effectif est passé à 50 puis à 320 dix ans plus tard. Actuellement l'Établissement est fréquenté par plus de 1.200 élèves, apprentis et stagiaires.

Programme pédagogique

Le G.A.R.A.C. prépare les jeunes gens aux différentes spécialités de la Réparation Automobile.

Mécanicien réparateur d'automobile - électricien d'automobile - réparateur en carrosserie - mécanicien en cycle et motocycle - conducteur routier.

Le G.A.R.A.C. reçoit des élèves à plein temps, ou des jeunes gens en apprentissage dans une entreprise.

Les apprentis suivent les cours à raison d'une semaine par mois (dans les années à venir cette fréquentation sera portée à deux semaines par mois).

L'internat de 200 lits permet de recevoir des apprentis de régions éloignées qui restent hébergés à l'école.

Dès l'origine, le G.A.R.A.C. a préparé les élèves aux différents C.A.P. de la Profession en deux ans. Les jeunes gens ont d'ailleurs la possibilité au-delà du C.A.P., de recevoir un enseignement complémentaire pour se spécialiser en Injection Diésel ou en Réparation de Véhicule Industriel.

Il faut également souligner la Section Technico-Commerciale créée à la demande des Professionnels pour fournir aux entreprises des Cadres Moyens et pour lesquels aucune formation n'avait été prévue officiellement. Les élèves de ces sections qui subissaient autrefois l'examen du C.A.P. sont maintenant présentés au Brevet d'Études Professionnelles (Technique et Service).

Depuis octobre 1973, une partie des bâtiments est réservée à la Formation Continue. De nombreux stages y ont déjà été organisés. Ils seront intensifiés dès septembre 1975. Dix ou douze professeurs et animateurs y seront employés à plein temps.

L'équipe pédagogique, le personnel administratif, le personnel de service, mettent en œuvre les moyens nécessaires à un enseignement de qualité et à des conditions de travail et d'organisation des études dignes d'un établissement de cette importance.

Le G.A.R.A.C. a souhaité être un exemple. Il n'est plus le seul Collège ayant une vocation automobile.

Nous citerons en particulier :

- **le Centre d'Apprentissage de Blois,** 41, rue des Métairies – 41000 BLOIS.
- **le Collège d'Enseignement Technique Émile Béjuit,** 282, route de Gênes – 69500 BRON.

L'A.N.D.F.P.R.A.C.M. a fêté son 25e anniversaire

L'Association nationale pour le développement de la formation professionnelle de la réparation de l'automobile, du cycle et du motocycle a fêté son 25e anniversaire.

Placé sous la présidence de M. Vincent Ansquer, ministre du Commerce et de l'Artisanat et sous le haut patronage de M. Haby, ministre de l'Éducation Nationale, représenté par M. André Bruyère, inspecteur général de l'instruction publique, cette cérémonie s'est déroulée au G.A.R.A.C.

M. René Bernasconi, vice-président du Conseil économique et social et président de l'A.N.D.F.P.R.A.C.M., après avoir rappelé les buts de l'Association, fit le bilan de son action et souligna ses projets. Le président Bernasconi rendit hommage à ses prédécesseurs et à tous ceux qui pour la formation professionnelle donnèrent le meilleur d'eux-mêmes, les présidents Vallot, Laurent, Moreau et Bourdin des syndicats et fédérations des métiers de l'automobile qui se groupèrent pour former l'A.N.D.F.P.R.A.C.M.

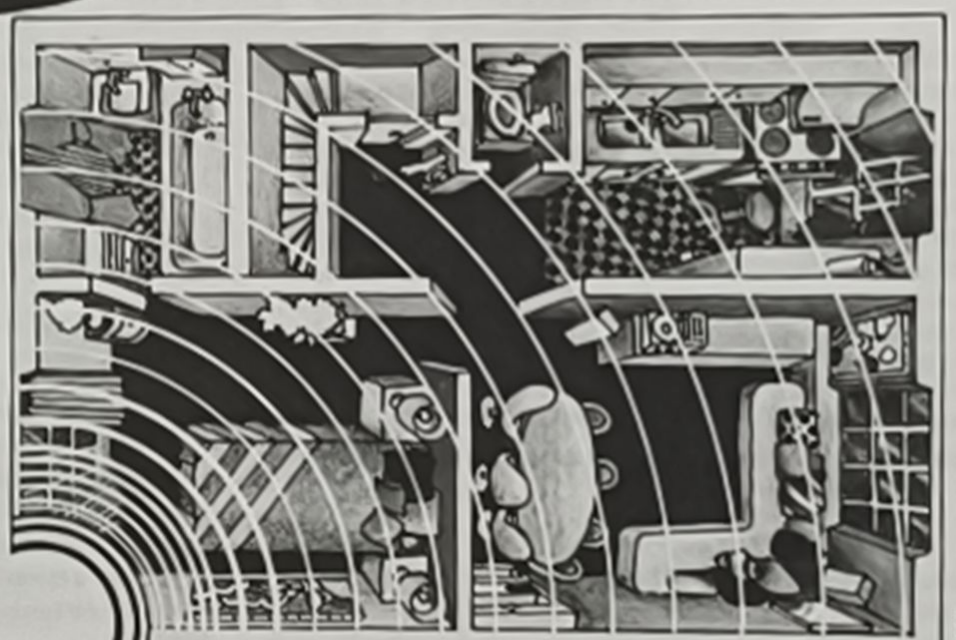
L'Association est dirigée par M. Taillade et comprend la Chambre syndicale nationale du commerce et de la réparation de l'automobile, la Chambre syndicale nationale des électriciens et spécialistes de l'automobile, la Fédération française de la carrosserie, la Fédération nationale du commerce et de la réparation du cycle et du motocycle et la Fédération nationale du commerce et de l'artisanat de l'automobile.

L'Association, l'Enseignement technique, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les Chambres de métiers, les Fédérations, ont contribué à créer plus de 200 centres à travers la France.

NOUVEAU !...

Pour protéger "EFFICACEMENT" appartement, propriété, mobilier, usine. Voici votre "MEILLEUR" gardien:

COMBI VG 165



Que vous soyez présent ou absent, votre maison, vos meubles, vos objets de valeur doivent être constamment protégés, sans que vous ayez à vous en préoccuper. L'esprit tranquille, **COMBI-VG 165** répond exactement à ces impératifs.

COMBI-VG 165, miracle de l'électronique :

C'est un mini-radar directionnel émettant des ondes capables de repérer tout intrus, même dissimulé, jusqu'à 20 mètres et couvrant 200 m².

COMBI-VG 165, efficacité infaillible :

Dès qu'il a détecté une anomalie, une puissante sirène se déclenche. L'intrus se voyant découvert s'enfuit et si vous êtes présent, vous pouvez alors agir en conséquence.

Pour votre **complète** sécurité, **seul COMBI-VG 165** est :

★ **Invisible :** il se dissimule dans n'importe quel recoin, même dans un placard.

★ **Rapide :** l'alerte est déclenchée au moindre incident.

★ **Super-puissant :** différentes sirènes de 300 à 1500 mètres avertissant ainsi votre voisinage.

★ **Fonctionne en toute indépendance :** en cas de coupure de courant, volontaire ou non grâce à des batteries sèches incorporées.

BON A DÉCOUPER

Je désirerais recevoir, sans aucun engagement de ma part, un complément d'informations concernant vos systèmes de protection contre l'effraction et le vol.

NOM _____

PRÉNOMS _____

PROFESSION _____
(Pour nos statistiques S.V.P. Merci)

RUE _____ N° _____

CODE POSTAL _____

LOCALITÉ _____

TÉL. _____

☐ Pour un appartement ☐ Pour un pavillon
☐ Pour une résidence secondaire
☐ Pour un magasin ☐ Pour une exploitation

Signature

Pour en savoir d'avantage et discrètement sur les différentes possibilités de **COMBI-VG 165** adresser ce bon à

EURODETEC - 44, Rue Garibaldi
94100 Saint Maur Tél. 283-12-51

COMBI-VG 165 : votre meilleure assurance contre le vol.

école technique RENAULT

L'École Technique RENAULT, Établissement d'Enseignement Privé assure une formation complète **en 3 ans** aux jeunes gens issus des classes de 4e et de 3e, dans les métiers :

- de la **mécanique générale**
  - Mécanicien ajusteur (complément en oléopneumatique)
  - Fraiseur
  - Tourneur

  suivant les possibilités d'accueil
- des **métaux en feuilles**
  - Tôlier carrossier
- de **l'électromécanique**
  - Électromécanicien (complément en électronique)
- de la **réparation automobile**
  - Mécanicien réparateur automobile (complément en électricité auto)

L'École permet une orientation vers ces métiers en fonction des aptitudes, des connaissances, des goûts et intérêts, des places disponibles, et organise dans ce but des stages d'orientation.

L'École donne à ses élèves **une formation globale** leur permettant de s'adapter à leur future vie professionnelle, de développer leur personnalité, d'acquérir les compétences nécessaires et le sens des responsabilités.

Au terme de 3 ans de formation, les possibilités leur sont offertes de satisfaire aux épreuves du C.A.P. de spécialité, d'accéder à un poste d'agent professionnel dans l'entreprise, d'effectuer après sélection une 4e année de préparation aux fonctions de technicien ou un complément de formation, en qualité de jeune en formation d'ouvrier professionnel.

RÉGIE RENAULT BILLANCOURT

Centre de formation professionnelle et technique. Régie et studio pour le circuit interne de télévision.

*** Évolution dans l'entreprise**

Le jeune orienté dans l'entreprise en fin de formation peut utiliser les services d'une équipe " Orientation et Suivi Pédagogique ". Celle-ci aide le jeune à utiliser les possibilités offertes par la formation continue dans le cadre de la Régie Renault :

- **A l'intérieur du Centre de Formation Professionnelle et Technique** sous la forme de stages à mi-temps ou à plein temps dans des spécialités diverses.
- **En dehors du C.F.P.T.** sous la forme de stages de formation spécifiques, organisés par les différents secteurs de l'entreprise, de cours de promotion du travail (Renault) aménagés en fonction des horaires de travail, de cours dispensés par divers organismes extérieurs.

Ainsi la première formation de l'école ne présente plus une fin, mais une étape dans un processus de formation permanente. Au terme de quelques années d'expérience professionnelle au cours desquelles chaque personne peut améliorer sa compétence, un retour d'un an au C.F.P.T. est envisageable afin de préparer une fonction de technicien.

*** Pour être admis à l'École**

- Vous devez être âgé de **17 ans au plus** à la rentrée scolaire (Septembre). (Il n'est pas nécessaire que vos parents travaillent à la Régie Renault).
- **Pièces à fournir à l'inscription :** Fiche d'État Civil, ou présentation du livret de famille, Certificat de scolarité, Certificat ou attestation d'orientation professionnelle. Vous passerez un examen médical et vous devrez fournir les certificats de vaccination suivants : Rappel anti-variolique pratiqué au cours de la 10e année, Test tuberculinique positif récent, Anti-diphtérique, Anti-tétanique, Anti-poliomyélitique (ces 3 derniers datant de moins de 5 ans).
- Vous devez, en outre, **résider à moins d'une heure de transport de l'École Technique Renault.**

Notez que vous devez satisfaire à des **tests d'aptitudes psychotechniques et de connaissances générales,** et qu'**un entretien portera sur vos goûts et les intérêts que vous manifestez.**

■■■■

* **Quelques détails pratiques**

● Votre formation sera assurée par **des moniteurs à plein temps** du C.F.P.T., **des ingénieurs, des cadres, des techniciens** de la Régie Renault, **des professeurs** de l'Éducation Nationale.

● Chaque classe compte **12 élèves ;** les divers enseignements, généraux, techniques, physiques sont coordonnés par un professeur principal qui anime l'ensemble des personnes d'une même classe.

● **Les études et fournitures sont gratuites.** Toutefois, certains équipements et instruments personnels sont à la charge des familles et demeurent leur propriété (équipement sportif, combinaison de travail, pied à coulisse, compas, certains livres...).

● **Un service médical** exerce une surveillance des élèves (examens périodiques).

● **Une assistante sociale** de la Régie est à la disposition des élèves et des familles.

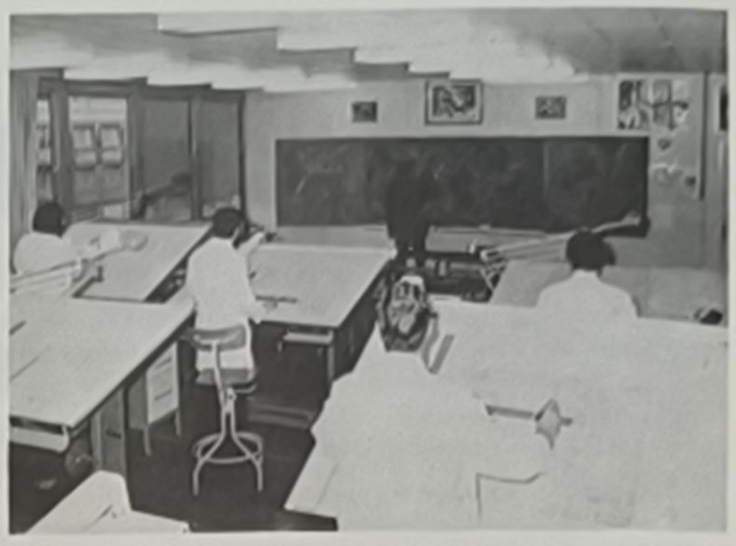
● Tous les élèves perçoivent **chaque mois des allocations** qui sont fonction de leur ancienneté, de leurs résultats et de leur assiduité.

● A l'occasion des congés annuels (Juillet et Août) une **allocation de vacances** est versée aux élèves, correspondant au montant d'une allocation mensuel de scolarité. Des conditions extrêmement avantageuses sont offertes aux élèves dans des camps de vacances (mer, montagne, camping)

Les élèves ont a leur disposition une bibliothèque de 4.000 volumes, une discothèque, un ciné-club, des clubs de boxe, de karting, de cheval...

● **Des activités de plein air sont organisées chaque année pendant deux semaines.** La plus grande partie des frais est prise en charge par la Régie, le complément est demandé aux familles.

A Noël et à Paques des stages de formations complémentaires sont organisés (photographie, radio, ski, hippisme), et à la fin de chaque année scolaire, des voyages peuvent être organisés à l'étranger et en France.



Cours de dessin industriel.

Notez enfin que devant les difficultés rencontrées par les jeunes, tant sur le plan professionnel que sur le plan personnel et, pour assurer la transition entre le C.E.T. et la vie industrielle, le C.F.P.T. offre aux jeunes ayant une formation C.A.P. ou B.E.P., soit :

— un stage d'adaptation à la vie professionnelle (4 à 9 mois rémunérés) ;

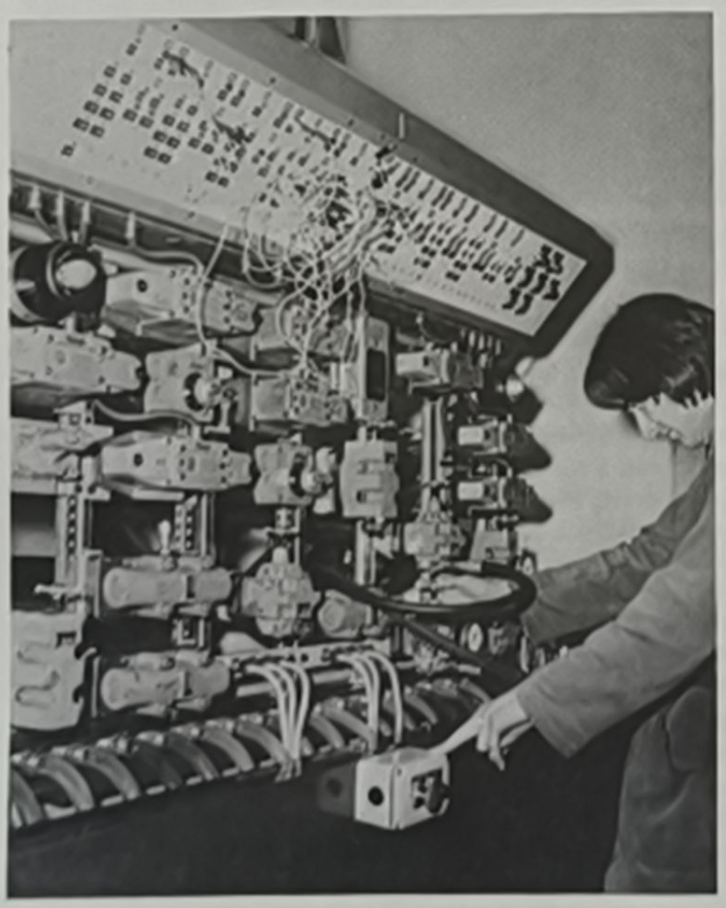
— un stage pour complément de formation au niveau de leur métier de base, et d'une durée de 1 an rémunéré (certains élèves sortant de l'école technique peuvent être admis au complément de formation).

Le recrutement s'effectue sur le plan national. Les conditions d'admission sont :

— Être en formation dans une classe de l'enseignement technique préparant aux épreuves de C.A.P. ou de B.E.P. ;

— Satisfaire aux tests, entretiens et examen médical.

L'hébergement peut être envisagé en foyer.

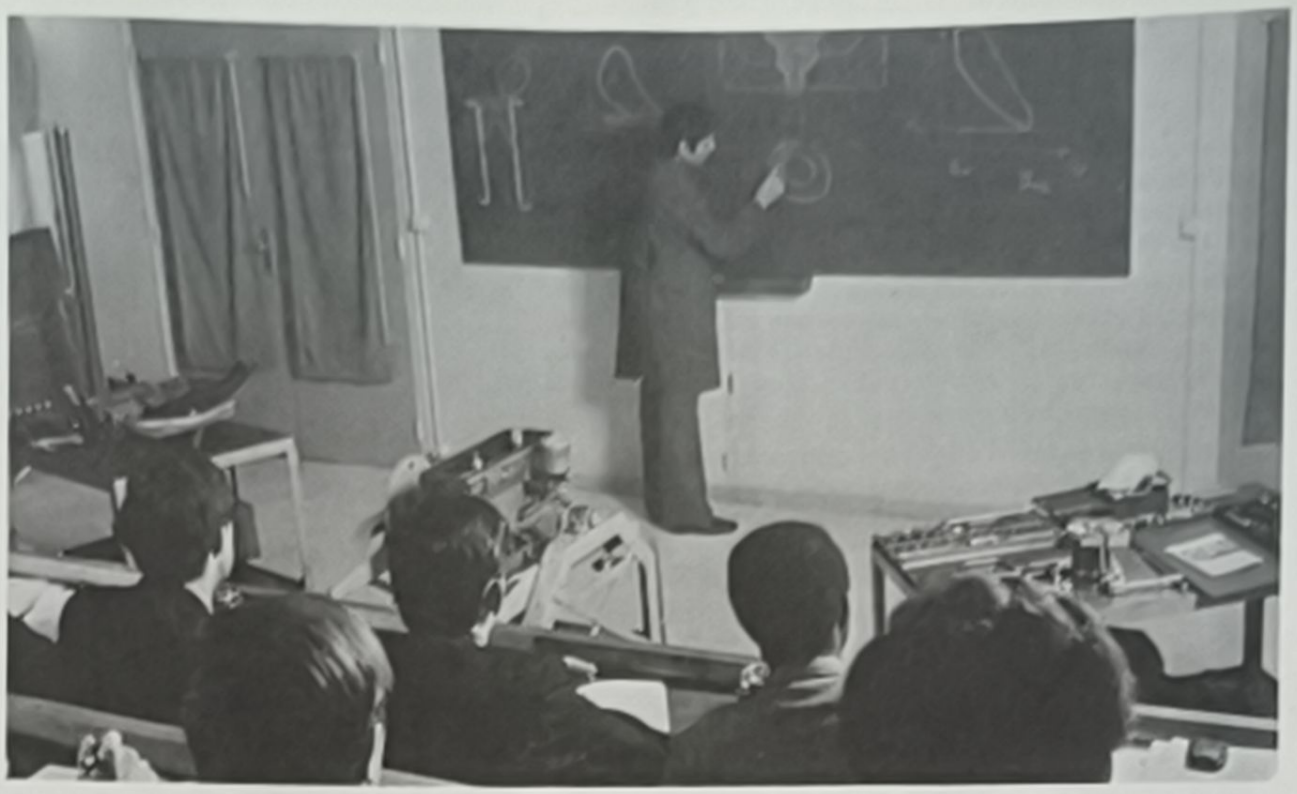


Formation de technicien en hydraulique.

des renseignements plus détaillés vous seront fournis en vous adressant à :

L'ÉCOLE TECHNIQUE RENAULT
164, rue du Vieux Pont de Sèvres
92109 - BILLANCOURT
Tél. : 603.13.13 (poste 29.45)
tous les jours de 9 h. à 17 h.
Bureaux fermés le samedi.

en page 45 vous trouverez l'historique de Renault.



Si vous avez eu le courage d'apprendre le métier sur le tas et si vous avez 24 ans vous pouvez devenir les hommes de Peugeot

Quelques questions posées à l'examen d'entrée lors de récentes sessions :

EXAMEN ÉCRIT

Question d'ordre général :

- **définition du rôle d'un contremaître de garage ;**
- **réponse à un client demandant les renseignements techniques ou des précisions sur une réparation effectuée.**

Technologie automobile :

- **rôle et utilité de pièces ou organes d'une voiture ;**
- **jeux prévus pour assemblage et bon fonctionnement de pièces principales, ensembles ou organes.**

Problèmes simples de mécanique :

- **calcul de consommation d'essence ou d'huile pour un parcours déterminé ;**
- **calcul de la cylindrée d'un moteur et de son rapport volumétrique en partant de caractéristiques données ;**
- **calcul d'un rapport de transmission de compteur ou calcul de transmission de pont.**

Croquis de pièces automobiles :

- **dessin d'une pièce détachée avec cotes d'exécution ;**
- **schéma d'un système de freinage.**

EXAMEN PRATIQUE

- **recherche et diagnostic de bruits sur voitures ;**
- **recherches de pannes simples sur plusieurs véhicules ;**
- **réglage et mise au point de moteurs, essieux AV, etc. ;**
- **travaux d'exécution de réparation sur divers organes ;**
- **travaux d'ajustage et de soudure ;**
- **épreuve de préparation, de vérification et de conduite de véhicules ;**
- **mesures de pièces détachées avec pied à coulisse, palmer, comparateur ;**
- **établissement de devis ou factures.**

PEUGEOT recherche des Techniciens pour son réseau en pleine expansion. Nombreux postes à pourvoir **en France** ou **à l'étranger :**

- **dans les ateliers de réparations** comme chefs d'atelier ou contremaîtres ;
- **à travers le monde,** pour visiter et informer les concessionnaires de la marque ;
- **au Siège Social ou dans les organismes décentralisés** pour l'organisation du réseau.

Peugeot vous offre une formation de technicien d'après-vente. Chaque année, depuis plus de trente ans, une promotion de Techniciens sélectionnés reçoit, à l'issue d'une période de formation, le titre de Technicien Après-vente Peugeot. (Formation réalisée au cours de stages auxquels on accède par voie de concours, examen de sortie puis période d'essai en fonctions de durée variable).

*** Recrutement**

- **24 ans minimum ;**
- **Collège ou Lycée Technique d'État** ou similaire ou supérieur ;
- Être titulaire éventuellement :

● du **Brevet de Technicien ou de Technicien Supérieur** dans les branches automobiles ou mécanique générale, du **Baccalauréat de Technicien** ou pouvoir justifier **d'une formation équivalente ;**

● du **permis de conduire.**

- **La connaissance parfaite d'une langue technique est un bagage apprécié.**

■■■■

Pour être candidat vous devez **avoir exercé pendant au moins deux ans dans un atelier de réparation et avoir subi favorablement le concours éliminatoire théorique et pratique d'entrée au stage de Technicien Après-vente.**

Peugeot recherche des techniciens de l'automobile ayant le sens commercial et capables de représenter une grande firme ; des hommes dynamiques, déterminés à l'action, ayant le souci de la rentabilité et l'esprit de service des chefs efficaces, possédant des qualités certaines d'animateurs.

Notez que les conditions d'âge et l'expérience pratique requise peuvent faire l'objet de dérogations qui seront accordées après examen spécial de chaque cas particulier.

Le stage dure 11 mois, dont 6 mois à Sochaux et 5 à Paris et en province, dans différents services de la Société, dans les usines ou ateliers de certains fournisseurs.

Pendant le stage, un salaire mensuel, évalué en fonction de l'emploi antérieur et de la situation de famille, est alloué à chaque stagiaire. La chambre et les repas sont à la charge de Peugeot ainsi que les frais de retour à la résidence officielle ou légale.

En fin de stage, en fonction du niveau de chacun, la situation de départ assurée n'est jamais inférieure au cœfficient de la convention collective.

Chaque année, 12 à 14 lauréats reçoivent le diplôme Peugeot, un contrat moral de 5 ans leur est proposé. De nombreux chefs d'ateliers de la marque, de nombreux inspecteurs et cadres du Service Commercial de Peugeot sont issus de ce concours qui a aujourd'hui 32 ans d'existence.

Des renseignements plus détaillés vous seront fournis en vous adressant à

Automobiles PEUGEOT
Recrutement des
Techniciens Après-Vente

Direction Après-Vente :
75, av. de la Grande Armée
75116 PARIS

et page 55
vous trouverez
l'Historique
de Peugeot

L'ÉCOLE SERVICE DE SOCHAUX

Cette École Service porte le nom de " Centre Pierre-Henry " du nom d'un des plus dynamiques collaborateurs de Peugeot. Pierre Henry, né en 1898, était entré chez Peugeot en 1935 comme inspecteur. C'est sur lui que repose jusqu'à la guerre toute la promotion de l'inspection technique pour la France et l'Exportation. Chargé lors de l'occupation des relations avec les Allemands, il fut arrêté en mars 1944 par la Gestapo, emprisonné à Fresnes et déporté au camp de concentration de Dora où il mourut en septembre 1944.

Le Centre date de la sortie de la 201 en 1931 : 88 réparateurs avaient alors été convoqués à Sochaux pour un stage de 3 jours. Lors du lancement de la 402 en 1935 ils étaient 227. La formation conjointe des responsables d'atelier du Réseau et des techniciens après-vente est encore aujourd'hui la mission essentielle de ce Centre.
Centre.

Quatre salles de conférences avec système audiovisuel, boxes pour études des moteurs, des boîtes, des ponts..., surfaces de travail sur véhicules complets, bancs, installations pour vérifications d'étanchéité, de freinage, de colorimétrie, etc., constituent un ensemble de 3.200 m² animé par 17 instructeurs.

Les stages varient de 1 à 7 semaines et s'adressent au personnel de Peugeot.

école privée technique et professionnelle CITROËN

" Tout ce que je sais, nous disait un jour un des collaborateurs de cette Revue, c'est à Citroën que je le dois ; j'y suivais les cours du soir dans les locaux de l'École technique du Quai de Javel (on ne disait pas encore le Quai André Citroën) et c'était là une excellente formation pour être affecté dans les unités motorisées de l'armée. Bien sur dans les blindés, dans l'aviation ou dans le train on savait parfaire ces jeunes mécaniciens novices que nous étions, mais l'amour des moteurs, le respect du travail bien fait, c'est à Citroën que je le dois ".

Cette École Citroën en effet est une pépinière de fins mécaniciens, d'ouvriers hautement spécialisés, de dessinateurs appréciés. **Elle a été créée en 1928. Les 2 ou 3 ans d'études sont gratuits.** L'École forme des professionnels qualifiés aptes à occuper des postes dans des services d'outillage, de fabrication ou d'entretien après l'obtention d'un C.A.P. La moyenne générale de réussite à ces C.A.P. avoisine 100 %.

Inscription et admission

Au 1er Juillet de l'année en cours, vous devez être âgé **de plus de 15 ans et de moins de 16 ans 1/2.** Le niveau scolaire demandé (suivant la profession choisie) va **de la 5e au B.E.P.C.** Vous passerez une visite médicale (taille et poids minima : 1,50 m et 40 kg).

L'examen d'entrée comporte un contrôle des connaissances générales. Si vous êtes titulaires du B.E.P.C. de l'année précédente vous en êtes dispensé.

* Les études

En 2 ans, l'École forme des chaudronniers (option fer ou option tuyauterie industrielle), des électrotechniciens (option électromécanique), des mécaniciens ajusteurs, fraiseurs ou tourneurs, des métalliers, des mouleurs-noyauteurs. **En 3 ans,** des dessinateurs en constructions mécaniques.

Le régime est la 1/2 pension avec repas à midi au restaurant, semaine de 40 heures et vacances à Noël, à Pâques et en été. L'enseignement est progressif et complet grâce à des méthodes et à un outillage modernes.

14 heures sont réservées chaque semaine aux cours de technologie, au dessin technique, aux mesures de sécurité et d'hygiène, aux mathématiques, à la langue française ; 21 heures sont consacrées au travail en atelier, et 5 heures au sport.

Le samedi d'ailleurs est prévu de l'athlétisme, du football, du cross-country, du hand-ball, du volley-ball à votre choix. Livres et disques sont à votre disposition à la bibliothèque de l'école et des clubs permettent de s'initier à la photo, à la musique, au maquettisme.

* Débouchés

Si vous avez donné satisfaction, vous êtes assuré de trouver un poste dans les usines Citroën. Vous pouvez d'ailleurs **prolonger vos études vers le Brevet professionnel en suivant les cours du soir.** Notez d'ailleurs que, **par la suite, la plus grande partie des élèves de l'École parvient aux postes d'agents de maîtrise ou d'agents techniques.**

Voici page 59 quelques rappels de grandes dates : la première voiture française de série, la première traction avant, la naissance de la 2 CV, de la DS, et de la CX, ces dates qui ont fait trembler l'industrie de l'automobile.

des renseignements plus détaillés vous seront fournis en vous adressant à :

l'ÉCOLE PRIVÉE TECHNIQUE ET PROFESSIONNELLE CITROËN
59, rue de l'Église
75015 PARIS
Tél. : 578.61.61 - poste 24.95
se munir d'une pièce d'identité
bureaux fermés le samedi

école technique privée CHRYSLER-FRANCE

Chrysler-France, qui jusqu'au 1er juillet 1970 s'appelait Simca, a toujours fourni un effort très important en matière de réalisation sociale. Comptant avec ses filiales un effectif de plus de 38.500 personnes, Chrysler-France reçoit chaque année 20.000 candidats en réponse à ses offres d'emploi et en engage 6.000 par an pour faire face à une expansion continue.

Parmi les différentes activités de formation, c'est l'École Technique qui, dans le cadre de ce N° Spécial, intéresse plus particulièrement les jeunes.

• de 14 ans 1/2 à 16 ans 1/2

L'École Technique privée Chrysler-France, créée en Avril 1945, est contrôlée par l'Éducation Nationale qui en agrée les professeurs.

L'École a pour but de former une élite d'ouvriers hautement qualifiés, des techniciens, du personnel de maîtrise.

• Conditions d'admission

Uniquement sur concours, avoir plus de 14 ans 1/2 et moins de 16 ans 1/2 au 1 Juillet de l'année du concours, habiter à moins d'une heure de trajet de l'école, avoir un niveau scolaire suffisant, c'est-à-dire :

- **pour la section C.A.P., 4e moderne souhaitée ;**
- **pour la section B.E.P., au moins la 3e moderne des C.E.S.**

avec comme option de langue vivante, l'anglais obligatoire.

• **Durée des études : 2 ou 3 ans,** cours théoriques et pratiques complétés par des visites d'usines, de musées et par des conférences.

Études gratuites, ouvrages scolaires gratuits, transport gratuit domicile-école, bourse progressive perçue mensuellement par les élèves qui, en outre, bénéficient de **tous les avantages sociaux** réservés aux collaborateurs de Chrysler-France.

A noter, **les classes de neige, les camps d'été,** le bulletin d'information rédigé par les élèves eux-mêmes et destiné aux parents.

• Débouchés

A la sortie de l'École, **stage complémentaire** à l'Atelier d'Application (8 à 12 mois) puis **affectation à l'usine** dans les services auxiliaires ou de fabrication.

Possibilité, après des stages et des sessions de formation, d'accéder aux postes de Technicien d'atelier ou de maîtrise.

Possibilité également, par la Formation continue et la Promotion sociale, de poursuivre les études en vue du Brevet professionnel de spécialité ou du Baccalauréat de technicien.

• 100 % de succès

En 1973, l'École Chrysler-France a accueilli 180 élèves, 211 en 1975 et 228 en 1976. En 1973, 74, 75 on a compté 100 % de réussite dans toutes les sections.

Depuis 1945 l'École a assuré la formation de 2.000 professionnels ou techniciens.

Des renseignements plus détaillés vous seront fournis en vous adressant à

L'ECOLE TECHNIQUE PRIVEE
CHRYSLER-FRANCE
113 bd Robespierre
78307 POISSY
Tél. : 965.14.85 - 965.14.86
se munir d'une pièce d'identité
bureaux fermés le samedi

Et pour que vous connaissiez mieux Chrysler-France, voici page 64, tous les secrets de la conception de la 1307 - 1308, la grande vedette du Salon 1975.

les hommes du transport et de l'Automobile

Ces hommes sont ceux qui " font " le transport routier français et dirigent l'Industrie de l'Automobile et du Véhicule utilitaire.

Ils sont jeunes par l'âge ou par le dynamisme de leur caractère. On les appelle les Grands Patrons. Vous devez les connaître, car c'est dans leurs mains que sont placées les destinées de l'Automobile, des Poids Lourds et du Transport Routier. Ils viennent des Grandes Écoles, de l'Enseignement Technique, ou bien ce sont des self-made men.

Ils ont réussi.

Et demain, si vous êtes courageux et persévérants et si vous choisissez l'un des métiers du Transport et de la Construction Automobile, CE SERA VOTRE TOUR de réussir comme eux.

quelques uns des hommes du

M. Marcel Cavaillé
Secrétaire d'État aux Transports

M. Gérard Dupont
Président Délégué Général de l'A.F.T.
Président du Comité de
liaison des Transports
et de la Manutention

M. Erik d'Ornhjelm
Président de la Chambre Syndicale
des Constructeurs d'Automobiles

M. Edmond Renaud
Président de la F.N.T.R.

M. Pierre Mauduy
Président du Comité d'organisation
de la semaine du Car

M. Apollon Losky
Président Délégué de la F.N.T.R.
Président de l'A.F.T.R.I.

M. Paul Bouchet
Président du C.N.R.

M. Jean Le Calvez
Vice-Président du C.N.R.

M. Marc Eyrolles
Président du Touring-Club de France

M. Jean-Richard Deshais
Président
de l'Automobile Club de France

M. Claude Raynal
Président de la Prévention Routière

transport routier et de l'automobile

M. René Bernasconi
Vice-Président du Conseil économique et Social
Président National de la C.S.N.C.R.A.

M. Michel Feve
Directeur des routes et de la circulation

M. Claude Collet
Directeur des Transports terrestres

M. Michel Nicolas
Président de la Fédération française de la Carrosserie

M. Lucien Robinet
Président de la Commission Marchandises à la F.N.T.R.

M. Christian Gérondeau
Directeur de la Sécurité civile
Secrétaire général du Comité de la Sécurité routière

M. Jean Panhard
Président du Comité d'Organisation du Salon de l'Automobile

Colonel Bruno Chichignoud
Chef du Bureau de la Circulation routière à la Direction de la Gendarmerie

M. Georges Gallienne
Président de l'Union Routière de France

M. François de Saulieu
Secrétaire confédéral de la C.N.S.F.,
Président de l'Union Internationale des Chauffeurs routiers

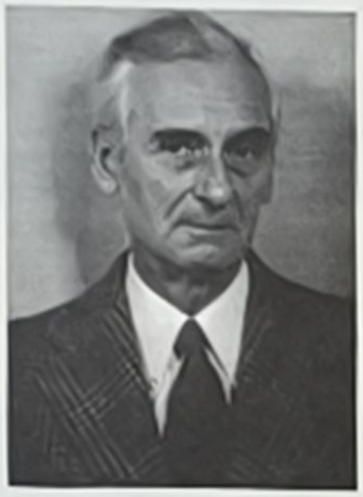
M. Georges-Pierre Rateau
Président de la Chambre Syndicale des Loueurs de Véhicules industriels

M. Pierre Dreyfus
P.d.g. de la Régie Nationale Renault

M. Bernard Vernier-Palliez
Délégué Général
aux V.I. à la Régie Renault

M. François Zannotti
Président du Directoire de Saviem

M. Paul Berliet
Président du Conseil
de Surveillance de Saviem

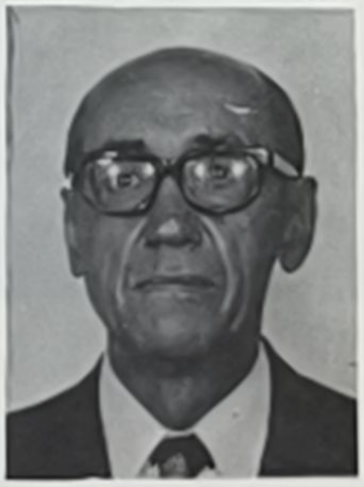


M. Pierre Gadras
Président de la Chambre Syndicale
des Constructeurs de semi-remorques

M. François Godbille
P.d.g. de Fruehauf-France

M. René More
Directeur général du groupe Trailor

M. Henri Heuliez
P.d.g. de la Société Louis Heuliez



M. Georges Noble
Délégué général
de la Chambre Syndicale
des Importateurs d'Automobiles

M. Wilhem Remy
Président du Directoire
de Magirus-Deutz France

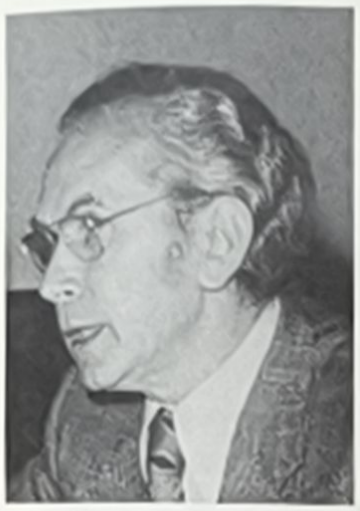
M. Peter Momber
Directeur gérant de Kässbohrer-France

M. Bernard Samyn
P.d.g. de la SIA (SCANIA)

M. Kurt H. Graf
Directeur-gérant de Néoplan-France

M. Jaap van Dam
P.d.g. de Daf-France

M. François de Vries
Président du Directoire
de SIDAT (Toyota-France)



M. Jacques Barbet
P.d.g. d'Unic-Fiat

M. Francis Rougé
Président du Directoire
des Automobiles Peugeot

M. George Taylor
Président du directoire
des automobiles Citroën

M. John Day
P.d.g. de Chrysler-France

M. Gérard Queveau
Directeur général, vice-président
de la Société Louis Heuliez

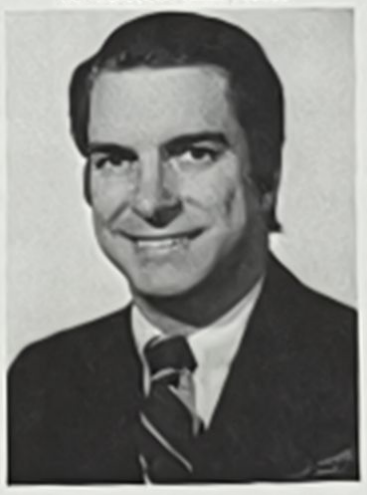
M. Jacques Poch
Président de la Chambre Syndicale
des Importateurs d'Automobiles

M. Kurt Dickerhof
Président du Directoire
de Mercedes-Benz France

M. Bernard Lamy
P.d.g. de British-Leyland-France

Jean-Louis Maesen
P.d.g. de BMW-France

M. Gunnar Berthelsson
Directeur général de Volvo-France



M. Victor Dial
P.d.g. de Ford France

M. André Chardonnet
P.d.g. du Groupe Chardonnet

M. Jacques Gyssel
P.d.g. de Volkswagen-France

M. Giovanni Tassan
Directeur de la Société
française Alfa Roméo

M. Pierre Dordain
P.d.g. de Général Motors France

M. Jean-Pierre Richard
P.d.g. de la Sté Richard (Datsun)

L'articulé Setra dans sa nouvelle conception

Le plus confortable des véhicules urbains de grande capacité est incontestablement l'autobus articulé:
Il passe partout sans problème, même lorsqu'il doit emprunter des déviations comportant des passages souterrains à gabarit réduit. Merveilleusement maniable, il se sent même «chez lui» dans les rues sinueuses des centres urbains anciens. Ses emmarchements sont d'une hauteur minimum, son intérieur d'une hauteur maximum. Non seulement ses sièges sont confortables, mais encore ce confort est-il le même pour toutes les places. En véritable exploitation à un seul agent, il permet un débit très rapide des passagers. Les postes automatiques de lavage lui conviennent parfaitement.
Par rapport à la capacité offerte, aucun autre véhicule urbain n'est aussi économique, que ce soit à l'achat ou à l'entretien.
Ces avantages sont de nature à convaincre, et le nombre d'entreprises cherchant à tirer profit de cette rentabilité est de plus en plus grand.
Pour tenir compte de cette renaissance de l'articulé, Kässbohrer a mis au point le nouveau SETRA SG 180 S qui séduit par la netteté de sa ligne et le profil propre à l'ensemble de la gamme SETRA. Livrable en deux versions, sa capacité est la suivante: 38 places assises + 122 places debout en version urbaine 48 places assises + 101 places debout en version suburbaine.

Vous avez tout intérêt à connaître ce nouveau SETRA, en consultant

Constructeur
Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke G.m.b.H.
à Ulm/Donau (R.F.A.)
Distributeur en France
Kässbohrer France S.A.R.L.
250 Avenue Aristide-Briand
93320 Pavillons-s/Bois
Tél. 738 72 68

Kässbohrer

Depuis deux ans l'industrie automobile et l'industrie du poids lourd (intimement liées puisque de nombreux constructeurs produisent des voitures ainsi que des vèhicules utilitaires) ont été profondèment bouleversées en France et en Europe par une série d'accords, de concentrations ou de ruptures : divorce de CITROËN et de FIAT, lancement des produits du club des 4 DAF, MAGIRUS, SAVIEM, VOLVO, accord PEUGEOT-CITROËN, alliance FIAT-OM-UNIC-LANCIA-MAGIRUS sous le nom d'IVECO, puis en dècembre 1974, il y a moins d'un an rachat de BERLIET par la Régie RENAULT, laquelle possède déjà une filiale poids lourd, la SAVIEM

Ce groupe qui défend les couleurs de la France dans la compétition européenne et mondiale de l'automobile et du vèhicule industriel a pris naissance en 1898 dans un modeste atelier perdu dans un parc de Billancourt. En voici la longue histoire.

Première voiture Renault 3/4 HP, 1898.

le N° 1 français

* *RENAULT Frères et Louis RENAULT 1898-1945*

Louis RENAULT est né en 1877. Son père est drapier place des Victoires à Paris. Six enfants dont quatre garçons. Louis RENAULT n'est guère brillant au collège et d'une nullité totale en orthographe mais il est passionné de mécanique, il se lie d'amitié avec SERPOLLET, son aîné, installe un atelier dans le parc de la propriété familiale à Billancourt, y construit un quadricycle, y bricole des moteurs.

Au retour du service militaire, où il a étonné les officiers par ses inventions, il retrouve avec délice son appentis de Billancourt où il invente bientôt et met au point une boîte de vitesse à 4 rapports AV dont une prise directe qui va faire l'objet d'un brevet.

• *les premières commandes*

La nuit de Noël 1898, Louis RENAULT passe le réveillon en compagnie d'amis dans un restaurant rue du Helder. Il emmène l'un des invités, Maître Viot, ami de son père, escalader la butte Montmartre avec sa voiturette. Au retour son passager la lui achète pour 40 louis. Chaque invité veut l'essayer à son tour et RENAULT enregistre 12 commandes.

Les jeux sont faits ; pour construire ces voitures il crée avec ses frères Marcel et Fernand la Société ***RENAULT Frères*** au capital de 60.000 francs.

Machines-outils, tours, rectifieuses, tailleuses d'engrenage sont installés dans un hangar, 10 Avenue du Cours à Billancourt. Marcel s'occupe de la partie commerciale et des finances, Louis de la technique. En 6 mois, 60 voiturettes sont construites ; le moteur est un de Dion Bouton de 1 3/4 de cheval, refroidissement par air, boîte à 3 vitesses avec la fameuse prise directe, poids à vide 350 Kg, vitesse 36 Km/h à 2.000 tr/mn avec 2 personnes à bord.

Louis et Marcel RENAULT comprennent bientôt que leur meilleure publicité est de participer aux courses... et de gagner. ***Paris-Trouville, Paris-Ostende, Paris-Rambouillet,*** autant de victoires ; ***en 1889*** la marque est déjà célèbre.

• *des progrès à pas de géants*

D'année en année les mécaniques se perfectionnent au rythme hallucinant des courses de ville à ville :

– ***1900 – Paris-Bordeaux*** catégorie voiturettes, quatre Renault en tête, Louis Renault 1er en 9h22'37", Marcel Renault 2e, Oury 3e, Szisz 4e.

– ***Paris-Toulouse et retour*** – 1.137 Km – Marcel Renault 1er.

Les carnets de commandes sont largement garnis, l'usine emploie 110 personnes, couvre 4.680 m^2 et produit 179 voitures dans l'année.

– ***1901 – Grand Prix de Pau,*** victoire dans la catégorie " voiturettes " (la puissance de la Renault est maintenant passée à 8 HP).

– ***Paris-Berlin*** (1.198 Km en 3 étapes) 40 voitures lourdes, 44 voitures légères, 9 voiturettes. Fournier sur Mors est vainqueur en " grosses voitures ", Louis Renault 1er en " voiturettes " avec 1 heure d'avance sur les voitures légères.

Torpédo 2 places 1913, 2 cylindres 1205 cm^3, 9 HP, le modèle de grande diffusion de Renault avant 1914.

– *1902* – ***Paris-Vienne*** (1.700 Km) 117 concurrents. Tous les types de voitures sont présents, des 70 HP Panhard, des 60 HP Mors, des Mercedes de 40 HP et... les nouvelles et légères Renault (600 Kg à vide - 35 HP à 2.000 tr/mn). La course se dispute en 4 étapes. Au départ de la dernière, Salzbourg-Vienne, Louis Renault est 61e par suite d'accident ; son frère est 7e et réussit à 120 Km/h à remonter tous les concurrents. Il arrive 1er à Vienne à la moyenne de 62,5 Km/h, arrêts compris.

La cause est entendue, l'automobile doit être légère mais robuste et il s'avère inutile de l'équiper d'un moteur monstrueux. L'exploit réalisé dans Paris-Vienne a démontré la justesse de vue de Louis Renault.

– *1903* – ***Paris-Madrid*** – Parti en 6e position, Louis Renault fonce dès le départ à 130 Km/h pour, étant seul en tête, ne pas subir la poussière des autres concurrents ; il est premier à Bordeaux en ayant réalisé une moyenne de 97 Km/h.

Mais 10 personnes, spectateurs ou coureurs dont Marcel Renault, ont été tuées dans cette première étape ; le gouvernement interdit la poursuite de la course. A Billancourt, la tragédie est durement ressentie. Louis envisage de tout abandonner mais Fernand, le troisième frère, vient remplacer Marcel. L'usine, de nouveau, a un directeur commercial et financier.

• ***l'envolée***

Les victoires de Renault dans Paris-Vienne et dans le tragique Paris-Bordeaux marquent l'envolée de la Marque ; toute l'activité de l'usine se concentre sur la production des 2 cylindres 8 et 10 HP, des 4 cylindres 14 HP, 20 HP et 35 HP et des premiers " utilitaires ", autobus 20 HP, 21 places, camions 2, 3 et 5 tonnes.

Mais le démon de la course tient toujours Louis Renault. Ses voitures participent les 26 et 27 Juin 1906 au ***premier Grand Prix de l'A.C.F.*** au Mans. Des monstres de 12, 15, 18 litres de cylindrée sont engagés qui développent jusqu'à 130 HP et atteignent 148 Km/h (le poids a été limité à 1.000 Kg mais la cylindrée est libre).

Équipé des nouvelles jantes amovibles Michelin, Szisz le pilote N° 1 de Renault remporte sur une 4 cylindres de 90 ch, à 101 Km/h de moyenne la plus belle course de l'histoire de l'Automobile.

• ***Renault seul***

1908 – Fernand Renault tombe malade, il se retire. Louis rachète ses parts ; il a 31 ans, désormais il est seul, seul maître à bord, maître absolu et il le restera toujours.

A la veille de la première guerre mondiale, Renault est le premier constructeur français, ses usines produisent 10.000 voitures/an, emploient plus de 5.000 personnes et le réseau commercial s'étend des États-Unis à la Russie et au Japon.

Paris-Madrid – 1903. Louis Renault au volant.

Szisz au départ du Grand Prix de l'A.C.F. en 1906

Berline de voyage 4 cylindres, 20 HP 1910

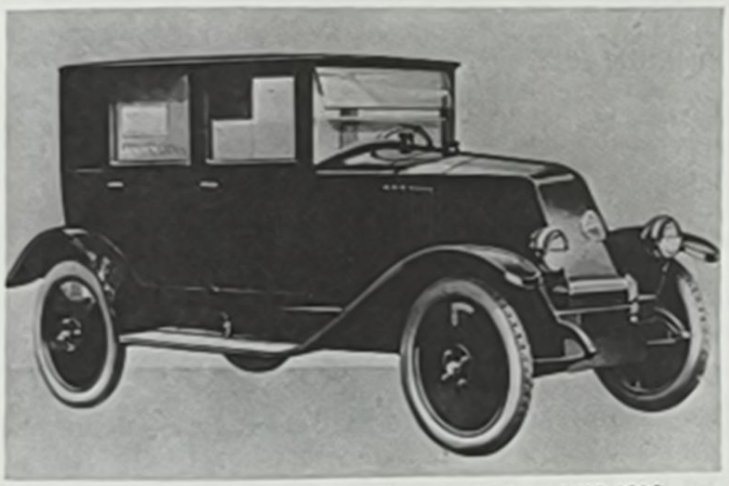
Torpédo 1912, 6 cylindres, 35 HP.

• ***1914-1918***

Août 1914, enfoncée à Charleroi, l'armée française recule devant les allemands. Le 5 Septembre après une retraite à pied qui a duré 10 jours, le Général Galliéni, Gouverneur de Paris, apprend par une reconnaissance aérienne que la 1re armée allemande néglige Paris et fonce vers le sud-est, vers la Marne, en prêtant imprudemment le flanc. Galliéni rassemble toutes les troupes de la garnison, la moitié des effectifs fait mouvement par le chemin de fer, l'autre sera transportée par 600 taxis Renault (2 rotations Gagny-Nanteuil-le-Haudouin avec 5 soldats par voiture). Ces 12.000 hommes tombent sur les troupes de Von Klück qui se dégage précipitamment, en entraînant dans son recul tout le dispositif allemand. Victoire de l'Ourcq puis victoire de la Marne. Galliéni, Joffre et les taxis Renault passent ce jour-là à la postérité.

Production sans cesse accrue d'obus, création du char léger, dispositifs nouveaux pour l'entraînement des hélices d'avion, production du 12 cylindres 300 ch qui équipe les Bréguet, tel fut l'important effort de guerre de Renault en 14-18.

Un des taxis de la Marne (landaulet 11 HP 1913).



Conduite intérieure semi-entoilée. 4 cylindres, 6 HP 1925

Coupé à carrosserie entoilée 6 HP, 4 cylindres 1926

Conduite intérieure
Prima-sport 4 cylindres, 14 CV 1939

• *l'entre-deux guerres*

La paix revenue, l'outil qui se trouve entre les mains de Louis Renault est gigantesque pour l'époque, 3 fonderies d'acier (500 tonnes/mois), 3 fonderies de fonte, une fonderie d'aluminium, une fonderie de laiton, des forges, 23 pilons de 100 Kg à 7 tonnes, 23 presses à emboutir de 60 à 80 tonnes, des ateliers de laminage, étirage, estampage, des halls de montage de moteurs, de boîtes, de ponts, de carrosserie.

La gestion est prudente, méticuleuse, dictatoriale. En 1919 la fabrication des modèles de base de 1914 est reprise.

En 1922 Renault adopte les freins sur les 4 roues et crée un nouveau style de capot dont la ligne extraordinaire se prolonge sur la ceinture de la caisse.

Mais alors que Citroën, nouveau venu dans l'automobile, concentre son activité sur un nombre restreint de modèles, Renault se disperse, construit des tracteurs agricoles, des chasse-neige, toutes sortes de camions, de matériels de voirie, de travaux publics, d'autocars, de moteurs de marine et d'aviation.

Citroën reste alors pour Renault une hantise continuelle; aux raids, aux tentatives de records, aux modèles révolutionnaires du quai de Javel, Billancourt répond par la 6 HP et la NN (qui couvre à Miramas 16.000 Km en 203 heures) par les 10 HP 6 roues qui franchissent le Sahara puis traversent d'Oran au Cap toute l'Afrique. D'autres raids sont lancés vers l'Asie, puis est créé le service régulier saharien, de la Cie Générale Transsaharienne. Mais ces exploits, si prestigieux soient-ils, n'ont pas l'impact de ceux du quai de Javel. Tous les jeunes sont alors foncièrement " Citroën ", Renault reste auréolé de ses victoires de la grande époque, Paris-Vienne, le Grand Prix de l'A.C.F. mais tout cela est loin; une génération a passé.

Alors Louis Renault cherche à s'attacher la classe fortunée, les grands de ce monde et c'est en ***1926*** la sortie de la 40 HP, 6 cylindres, 9 litres de cylindrée, longue de 5 mètres et dont le capot couvre la moitié de la voiture. La 40 HP bat à Montlhéry le record des 24 heures à 141,14 Km/h puis avec une carrosserie ultra-légère couvre 4.167 Km à 173 de moyenne.

Et puis c'est la floraison continuelle de nouveaux modèles, la Monasix 6 HP 6 cylindres qui sera un échec, la Vivasix, la Monastella, la Vivastella, la Primastella plus ou moins appréciées. Renault veut jouer sur toute la gamme, de la voiture populaire à l'automobile de grand luxe comme la Reinastella 8 cylindres dans laquelle pour la première fois chez Renault (nous sommes en ***1928***) le radiateur est placé à l'avant. Mais dans cette catégorie la concurrence est redoutable. L'erreur de marketing, comme nous disons aujourd'hui, on la touche du doigt avec la Nervasport, sortie en ***1932;*** pour un prix relativement modique, elle offre les mêmes performances que les Delahaye, les Delage, les Talbot... mais l'image de marque n'est pas la même. Il est difficile de réussir et d'imposer à la fois une Monaquatre, une Celtaquatre, une Juvaquatre qui se disent économiques et populaires, et des 8 cylindres comme la Nerva grand sport de ***1937*** qui se veulent prestigieuses.

En ***1939,*** apparaît la très (trop) classique Primaquatre sport, 14 CV, 4 cylindres, 2.383 cm^3, 3 vitesses, trapue et pas très élégante. Billancourt la tient pour la concurrente de la Traction AV Citroën. Mais celle-ci est maintenant bien au point; elle est brillante, ardente, tient insolemment la route et attire sans cesse à elle de nouveaux clients.

Et Louis Renault vieillissant, solitaire et de plus en plus autoritaire refuse d'admettre que ses conceptions sont périmées.

La célèbre 4 CV, le premier succès de la Régie.

La très belle Frégate et ci-dessous la Caravelle 1.100 dont la ligne n'a pas vieillie.

* *LA RÉGIE*

C'est à nouveau la guerre. Puis l'occupation du Territoire. Les usines sont bombardées en ***1942*** puis détruites à 50 % l'année suivante. A la libération de Paris, Louis Renault est accusé de collaboration avec l'ennemi et arrêté. Il meurt deux mois après. Le Gouvernement provisoire nationalise l'entreprise et crée en ***Janvier 1945*** la Régie Nationale des Usines Renault (R.N.U.R.) ; à sa tête est placé Pierre Lefaucheux qui était administrateur provisoire depuis Octobre 1944.

La situation est cruciale, les décombres ne recouvrent que du matériel inadapté. Aucun modèle de 1939 n'est valable. (Seule, peut-être, la Juvaquatre ?). Dramatique minute de vérité.

Mais le ***10 Novembre 1944,*** réuni sur l'esplanade de l'île Seguin le personnel des usines Renault en écoutant son nouveau chef, Pierre Lefaucheux, héroïque combattant dans la Résistance, ce personnel retrouve une âme, une foi. Lefaucheux leur parle le langage du cœur, de la raison, de la volonté. En une heure est né l'esprit de la Régie. Ces hommes, ces femmes, ces ouvriers, ces contremaîtres, ces cadres, ces ingénieurs apprennent de la bouche du Patron ce que sera la modernisation de la maison, son extension hors de Billancourt, sa lutte contre la concurrence internationale.

Pour Renault c'est une nouvelle jeunesse... et c'est bientôt la 4 CV, le premier modèle d'une série ininterrompue de succès.

• *premier constructeur français*

En grand secret, car toute étude de prototype était interdite par l'occupant, le bureau d'études avait depuis 1940 travaillé sur une voiture révolutionnaire, une 4 CV. Deux modèles avaient même été construits et essayés. Plutôt qu'une 11 CV plus ou moins dans le style de la Primaquatre, c'est la 4 CV que choisit Pierre Lefaucheux et qu'il impose à un état-major réticent et sceptique quand il annonce en Novembre 1945 : " Nous allons nous équiper pour produire la 4 CV à une cadence de 300 par jour ".

Elle est présentée au ***Salon de 1946 ;*** son bloc-moteur est construit par les premières machines-transfert, et ***début 1949*** la cadence de 300 est atteinte, elle atteindra 500.000 exemplaires. En Avril 1954, elle dépassera le million et sa production durera jusqu'en Juillet 1961 après avoir glané tous les succès en courses et rallyes.

En ***1951*** sort la première voiture française de grand prestige, la Frégate, c'est une 11 CV, 6 places, 4 roues indépendantes, racée, longue, harmonieuse, qui pourtant n'atteindra jamais la célébrité.

La Régie en plein essor est devenue le 1er constructeur français d'automobiles ; elle a produit depuis sa création plus d'un million de véhicules. La Dauphine va naître, d'autres prototypes sont à l'étude... et le 11 Février 1955, sur la route de St-Dizier Pierre Lefaucheux se tue au volant de sa Frégate. Une immense émotion étreint tout le personnel des Usines Renault et le monde de l'Automobile.

• *La Dauphine, la Renault 4, la Renault 16*

Un mois plus tard, Pierre Dreyfus, vice-président du Conseil d'Administration, collaborateur et ami de Pierre Lefaucheux est nommé Président Directeur Général de la Régie. C'est un administrateur, un gestionnaire rigoureux. A nouveau la maison est en de bonnes mains. Car des décisions importantes vont être prises.

Fusion de LATIL et de SOMUA avec la division poids lourds de Renault. C'est la naissance de la SAVIEM. C'est la construction de l'usine de Cléon. C'est le premier accord d'entreprise entre la Direction et les Syndicats.

1958, lancement de la Dauphine, 4 cylindres, 845 cm^3, 5 CV, 3 vitesses, 1.000 Kg en charge, 112 Km/h. Construite dans la toute nouvelle usine de Flins, elle se révèle bientôt être une réussite.

1961, en Juillet la 1.105.543e 4 CV tombe de la chaîne, elle est remplacée par la R4, le troisième et probablement le plus grand succès de la Régie. L'idée de départ en revient à Pierre Dreyfus lui-même. 4 passagers, carrosserie break, traction Av pour dégager le plan de charge, refroidissement par circuit scellé. 14 ans et 3 mois après son lancement elle demeure la voiture la plus pratique et la mieux adaptée à la conjoncture actuelle (prix du carburant, limitations de vitesses, difficultés de stationnement...).

Juin 1972, lancement de la R8 dont Gordini fera une extraordinaire sportive et qui sera suivie 3 ans plus tard de la Renault 10.

Janvier 1965, sortie de la R16, évènement capital pour la Régie. Dans l'esprit du public l'image de marque de Renault est liée aux petites voitures et le semi-échec de la Frégate confirme cette opinion. La " 16 " est-elle une limousine, un break ? Elle a 6 glaces, 4 portes latérales, un hayon et un immense plan de charge. C'est une traction avant de 1.470 cm^3 – 8 CV – 4 vitesses synchro, freins AV à disque ; elle tient admirablement la route et monte à 145 Km/h.

Elle est construite à Sandouville près du Havre, au bord de la Seine le long de laquelle s'élèvent déjà Billancourt, Flins et Cléon. Sur son berceau une fois encore les fées se sont penchées.

La gamme de la Régie est maintenant homogène, progressive : la " 4 ", la Dauphine, la " 8 ", la " 10 ", la Caravelle, la " 16 ". Que reste-t-il de l'héritage de Louis Renault ? A la libération, la Régie a reçu les murs de Billancourt, un bureau d'études, du personnel et le prototype de la 4 CV.

Maintenant, la traction AV, les études de marché, le respect du au client, la concertation avec le personnel sont les marques d'un esprit totalement opposé à la dictature qui régnait à Billancourt avant-guerre. " Renault " est un nom que l'on prononce de moins en moins. La tentation est grande de l'abandonner, on dit la R4, la R8, la R16.

Ce seront les concessionnaires des États-Unis qui alerteront la Direction. " Vous avez un nom, Renault, qui est célèbre ici et dans le monde entier, gardez-le ". Et R4, R8, R16 devinrent ainsi Renault 4, Renault 8, Renault 16. Mais lorsqu'en 1972 le peintre Vasarely modernisera le losange de la marque, le nom Renault disparaîtra du graphisme.

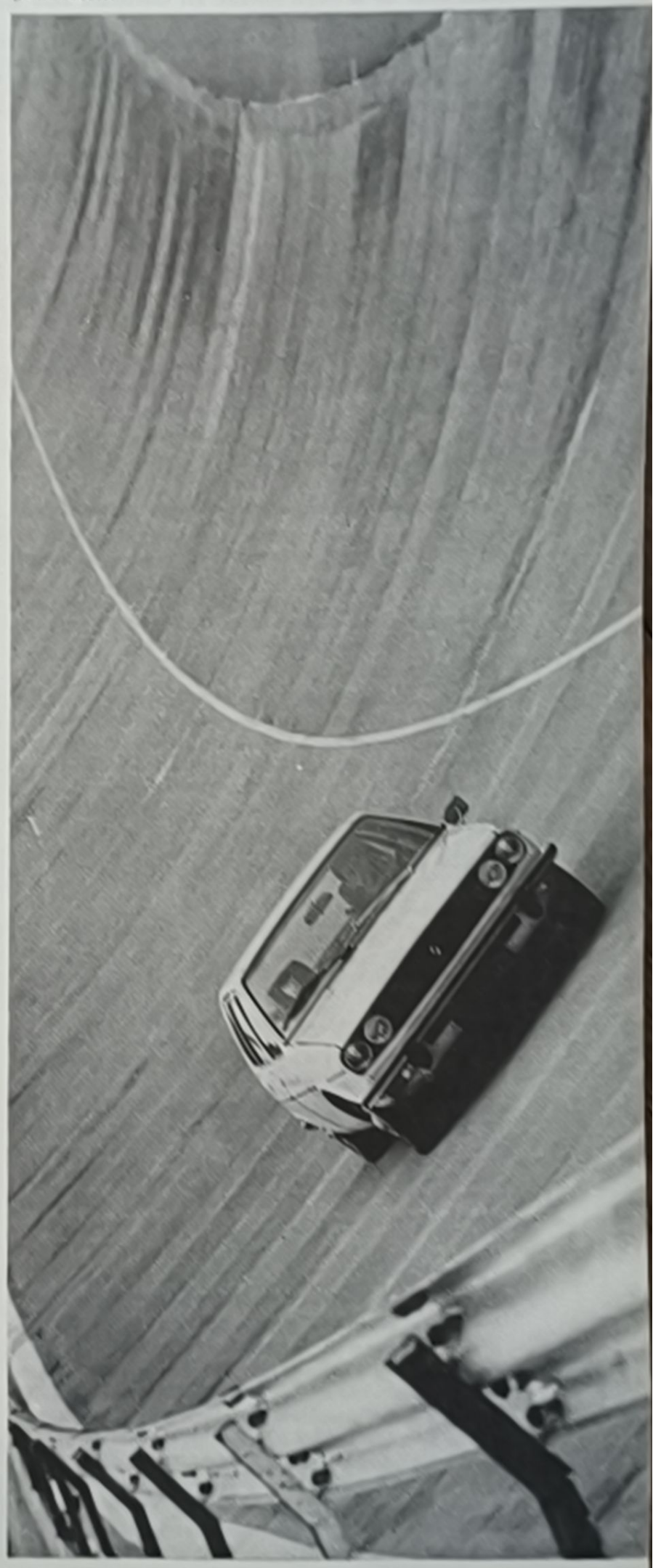
Sortie de la millionième Renault 4 en février 66, accord Peugeot-Renault en Avril, accords avec l'Union Soviétique, accords et contrats avec la Chine, la R.D.A., l'Espagne, l'Argentine, lancement de la 16 TS en Mars 1968, mensualisation du personnel, création de la Société Française de mécanique qui construira le 6 cylindres Peugeot-Renault-Volvo, succès sportifs de l'Alpine-Renault, lancement de la Renault 12, de l'Alpine A 310, des Renault 15, 17, 17 TS puis à chaque extrémité de la gamme deux nouvelles réussites, l'inimitable Renault 5 et la merveilleuse traction AV 6 cylindres Renault 30 et entre temps rachat de Berliet, investissements, progression sur de nouveaux marchés, politique sociale...

Tel est le rythme de Pierre Dreyfus entouré d'une équipe que lui envient tous les constructeurs...

Car la Régie est une pépinière d'hommes de valeur et de caractère.

Jean AUVIGNE

Et pour terminer en beauté, la dernière née de la Régie, la Renault 30 TS, un nouveau grand succès.



les 20 ans

SAVIEM, filiale de la Régie Renault, est spécialisée dans la production des " Poids Lourds " : camions, tracteurs routiers, autocars et autobus. SAVIEM (Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Équipements Mécaniques) est le résultat **d'une concentration réalisée en 1955 entre les Sociétés Somua, Latil et la Division Poids Lourds de Renault.**

En 1959, RENAULT devient majoritaire et augmente régulièrement le capital de sa filiale dont il détient actuellement 98 %. Aujourd'hui, après la prise de contrôle de Berliet par Renault, le groupe renforce encore sa position sur les marchés internationaux.

En 20 ans, SAVIEM a créé et développé des gammes de véhicules industriels couvrant tous les tonnages et répondant aux exigences diversifiées des transporteurs et des marchés d'exportation :

- des camions et tracteurs routiers de **3,3 à 38 tonnes, échelonnés en 35 types de base** à partir desquels un choix de plus de **400 variantes** principales est offert.
- **des autocars et autobus de 15 à 105 places.**
- **des véhicules spéciaux :** bennes à ordures, engins porte-grue, véhicules de lutte contre l'incendie.
- **des véhicules militaires,** ainsi que **des moteurs pour l'armement.**
- **des véhicules de travaux publics.**

De son **siège social de Suresnes,** SAVIEM coordonne l'activité de ses trois usines installées en province :

* Blainville

Située aux portes de CAEN, cette usine est spécialisée dans la production des **camions et tracteurs routiers ;** elle comprend :

- une sous-direction des fabrications mécaniques responsable de la production des organes : ponts, boîtes de vitesses, essieux qui entrent dans la fabrication des véhicules.
- une sous-direction des fabrications carrosserie montage qui réalise la totalité des camions et tracteurs routiers de la marque.
- le magasin central de pièces de rechange qui approvisionne les réseaux français et étrangers en pièces d'origine.

1974

- production : **37.218 unités** ;
- surface totale : 152 hectares ;
- surface couverte : 244.000 m^2 ;
- effectif : **7.071 personnes** ;

* Annonay

C'est **le centre français le plus important pour la fabrication des autocars et des autobus.**

Cette usine réalise les ossatures, les carrosseries et le montage des organes mécaniques qui proviennent des autres usines Saviem.

1974

- production : **2.219 unités ;**
- surface totale : 16,5 hectares ;
- surface couverte : 78.800 m^2 ;
- effectif : **2.500 personnes** ;

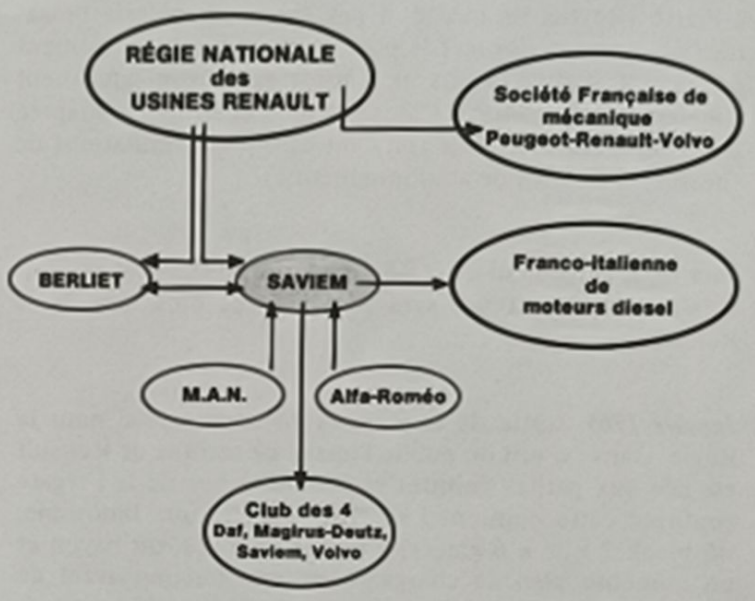
* Limoges

Cette usine est spécialisée dans les productions mécaniques :

- **moteurs essence** pour la petite gamme ;
- **moteurs diesel** pour la gamme intermédiaire ;
- **ensembles mécaniques** (boîtes automatiques, essieux, prises de mouvements) ;
- **moteurs pour l'armement,** dont un moteur poly-carburant de 720 CV pour le char AMX 30 ;
- principaux organes du véhicule blindé V.A.B.

1974

- surface totale : 33 hectares ;
- surface couverte : 110.000 m^2 ;
- effectif : **2.656 personnes.**



coopération internationale

Dans le but d'allonger les séries de pièces et d'organes, de réduire les frais d'études et d'investissements, SAVIEM a développé une politique originale d'accords avec d'autres constructeurs européens tout en préservant son indépendance et son pouvoir de décision.

* Avec M.A.N.

Accord de fourniture réciproque d'organes entrant dans la fabrication des véhicules industriels : moteurs, boîtes, ponts, châssis, cabines.

C'est dans le cadre de cette politique que SAVIEM fournit notamment à M.A.N. des moteurs Diesel fabriqués à Limoges, ainsi que des boîtes de vitesses et des éléments de cabine fabriqués à Blainville.

* Avec ALFA ROMEO

- Alfa Roméo fabrique un moteur Diesel SAVIEM qui équipe les véhicules SAVIEM de petit tonnage.
- Les deux firmes produisent en commun un véhicule à traction avant à plancher surbaissé.

* Avec DAF, K.H.D. et VOLVO (club des 4)

Cet accord concerne l'étude, le développement, la production et l'achat d'organes destinés aux camions de 6 à 13 tonnes.

Un grand nombre de pièces et d'organes sont communs aux véhicules de moyen tonnage des quatre partenaires.

Chacune des firmes commercialise ses propres véhicules sous sa marque et par l'intermédiaire de son propre réseau de distribution.

En ce qui concerne SAVIEM, cette coopération a donné naissance à **la SÉRIE J.**

* Avec FIAT et ALFA ROMEO

Création de la " société franco-italienne de moteurs ". La SOFIM a pour objet l'étude et la fabrication de moteurs Diesel rapides de moyenne cylindrée.

* Avec BERLIET

Pour l'avenir, cette politique de coopération avec d'autres constructeurs sera poursuivie car elle est particulièrement enrichissante et présente l'avantage de préserver l'indépendance des firmes, des gammes et des réseaux. C'est dans cet esprit que se développeront les rapports de coopération entre SAVIEM et BERLIET.

de SAVIEM

la production

En 1974, SAVIEM a produit 39.561 véhicules, soit une progression de 7 % par rapport à l'année précédente (36.971).

Par catégorie, cette production présente :

Catégorie	Nombre d'unités	Part de la production française
2,5 à 5 t inclus	17 450	25,4 %
5 à 15 t	14 056	57,2 %
plus de 15 t	5 836	20,4 %
Autocar et Autobus	2 219	59 %

La production SAVIEM est diffusée en France par un réseau spécialisé :

- Gamme haute et intermédiaire : 94 concessionnaires et 21 filiales SAVIFRANCE.
- Petite gamme : 357 concessionnaires, Renault pour la plupart, complétés par plusieurs centaines d'agents.
- Autocars et Autobus : 74 concessionnaires et points d'appui technique spécialisés.
- Véhicules d'occasions :

– 4 centres nationaux pour les véhicules industriels ;

– 1 centre national pour les autocars et autobus prolongés par les structures mises en place dans les réseaux.

Les immatriculations par catégories représentent :

Catégorie	Nombre d'unités	Taux de pénétration du marché
2,5 à 5 t inclus	9 897	16,6 %
5 à 15 t	6 446	29,5 %
Porteurs de plus de 15 t	2 535	20,2 %
Tracteurs de plus de 20 t	2 908	22 %
Autocars et Autobus	1 681	57,5 %

l'exportation

Au cours de l'année 1974, SAVIEM a développé vigoureusement l'exportation de l'ensemble de sa gamme de camions, d'autocars et d'autobus.

Ces exportations ont porté sur :

– 12 820 véhicules industriels ;

– 324 autocars et autobus.

soit un total de 13 144 unités (+ 40,8 % sur 1973).

En volume, cette exportation représente le tiers de la production et se répartit sur 67 pays.

4 965 unités ont été expédiées sous forme de collections destinées au montage dans des usines à l'étranger.

le service

En France, les installations d'après-vente ont pratiquement doublé au cours des 7 dernières années pour atteindre 1 430 postes de travail en 1974.

Parallèlement, un effort particulier a été fait pour la formation des spécialistes dans l'école après-vente SAVIEM, et des investissements ont été réalisés pour la mise en place de " stations diagnostic ".

La même politique est poursuivie sur les marchés européens de façon à apporter à la clientèle qui effectue des transports internationaux, toutes les ressources et l'assistance d'un réseau dense, formé et équipé.

Ainsi, pour le marché commun, le transporteur équipé d'un SAVIEM bénéficie, pour l'entretien et la réparation de son véhicule, de plus de 900 points de service spécialisés.

le chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires **pour 1974 a** été de **2 553 millions hors taxes,** en progression de 18 % sur celui de 1973 (2 163 millions).

Le chiffre d'affaires à l'exportation a atteint 537 millions, en progression de 67 % sur celui de 1973 (322 millions).

l'emploi et les relations sociales

Depuis 1964, SAVIEM a entrepris une politique sociale contractuelle qui se concrétise par des conventions d'entreprises biennales.

1974 a vu le renouvellement de cette convention signée par l'ensemble des organisations syndicales.

Les principaux points de cet accord portent notamment sur :

– la **réduction de la durée hebdomadaire du travail ;**

– la **préparation à la retraite** par la réduction progressive du temps de travail entre 60 et 65 ans.

– des mesures concernant **l'amélioration des conditions d'emploi du personnel féminin.**

D'autre part, dans le cadre de l'amélioration des conditions de travail, SAVIEM fait porter ses efforts et ses recherches sur les axes suivants :

– **la restructuration des tâches :** allongement des temps de cycle, auto-contrôle de l'opérateur ;

– **les conditions physique de travail :** recherche de solutions ergonomiques, accroissement de l'intérêt du travail ;

– **l'aménagement des lieux de travail :** élimination progressive des nuisances et mise en place de réfectoires et de salles de détente ;

– **la modification des structures d'atelier :** afin de constituer des groupes de petite dimension.

Parallèlement, SAVIEM poursuit une politique de formation : 3.000 actions de formation ont été réalisées en 1974, s'adressant à environ 2.500 personnes.

Au 31 Décembre 1974, SAVIEM employait **14.577 personnes.**

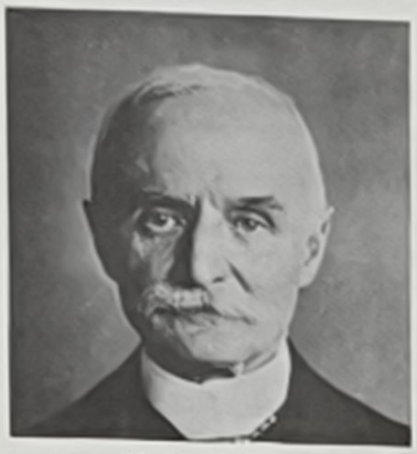
*

en 20 ans SAVIEM a donc

Créé une gamme complète de véhicules industriels, développé ses investissements (101 millions en 1974) et ses usines, créant ainsi de nombreux emplois en province, assis sa position commerciale sur le marché national, réussi sa percée à l'exportation et développé une politique de coopération internationale.

Cette stratégie d'ensemble place SAVIEM parmi les grands noms du véhicule industriel.

sous le signe de la locomotive



Marius Berliet
1866 - 1949

* Il était un petit canut

" *Grands-parents cultivateurs à Décines (Isère) ; venus s'installer à Lyon comme petits artisans dans la soie* ", c'est dans ce style télégraphique que Marius Berliet commence son curriculum vitæ. Il est né en 1866 à la Croix-Rousse, son père, Joseph Berliet, l'inscrit au Lycée de Lyon qu'il quittera trois ans plus tard pour devenir apprenti-tisseur, canut, dans la maison paternelle spécialisée dans les fournitures de chapellerie. Les temps sont difficiles (déjà) et Joseph a besoin de son fils, l'aîné des sept enfants, pour le seconder.

A l'atelier comme à la maison l'ambiance est sévère, il y règne une stricte économie ; l'adolescent au bout d'un an gagne 50 francs par mois ; toute sa paye est consacrée à acheter des revues techniques qu'il lit passionnément car il a le génie de la mécanique et bientôt, après avoir suivi les cours du soir, il développe l'entreprise. Le chiffre d'affaires passe de 110.000 à un million de francs par an.

A 27 ans il monte à côté de l'entreprise familiale une petite usine pour la fabrication du cuir artificiel et pour le gaufrage et l'apprêt des tissus de chapellerie.

Des ouvriers mécaniciens viennent installer et régler les machines à cylindre. Marius suit avec un intérêt passionné leur travail et, dit-il " *j'apprends, à leur contact, les premiers éléments de la mécanique* ". Ce sera l'étincelle qui va décider de sa vie. Quelque temps plus tard il construit sa première machine pour découper les rubans et les enrouler automatiquement sur bobines.

Comme tous les jeunes il s'enthousiasme pour la bicyclette et une photo le montre juché sur un grand bi et coiffé d'un casque colonial. Mais son flair lui fait deviner que l'avenir n'est pas aux deux roues mais à l'automobile. Chaque fois qu'il le peut, il s'échappe de la Croix-Rousse, saute dans le premier train pour Paris et file vers la Porte Maillot où il examine longuement les Serpollet, les De Dion-Bouton, les Panhard et Levassor dans les magasins de l'Avenue de la Grande Armée. Et lorsque la course Paris-Marseille passera à Lyon, il sera au poste de contrôle de Caluire, en cotte bleue, pour offrir bénévolement d'aider les concurrents et examiner de près les véhicules.

Non, l'avenir n'est pas au " deux roues " mais à l'Automobile et au véhicule lourd.

D'année en année, grandit le prestige de Berliet, le Président de la République et Madame Raymond Poincaré dans leur Berliet et ci-dessous, un stand très remarqué au Salon de 1912.

* La première voiture

Dans l'arrière-boutique de la chapellerie il installe un atelier de 90 m² et il y construit sa première voiture. Les engrenages sont en fonte, par raison d'économie, et ne résistent guère ; le moteur grippe et Marius l'enveloppera d'une chemise en laiton avec une circulation d'eau. La première sortie se termine mal, il descend la Grande-Côte en roue libre et atterit dans une vitrine. Nullement découragé il tente et réussit le voyage Lyon-Villefranche et retour. Les premières commandes sont enregistrées. Il s'installe rue Michel-Perret aux Brotteaux où, faute de place, on monte les voitures sur le trottoir en attendant de les faire construire, selon les plans de Marius, dans les ateliers des Établissements Audibert et Lavirotte, ateliers qu'il va acquérir, et où il commence la fabrication en série des " *Automobiles M. Berliet* " raison sociale qui sera toujours conservée.

La grande époque de la carrosserie.

1907. Le cheval c'est fini ; déjà dans les minoteries les Berliet remplacent les percherons.

* Les louis d'or de l'American Locomotive Motor Car

A cette époque, les choses vont vite et les progrès incessants de l'Automobile sont bien dans la nature de Marius Berliet, sérieux, réfléchi mais toujours impatient d'étudier des solutions nouvelles. En 1906, la Berliet de course engagée à la Targa Florio remporte la coupe à 106 Km/h de moyenne. Le succès rejaillit aussitôt sur les modèles de série, les 4 cylindres 22, 40, 60, 80 HP, excellentes voitures, d'une régularité et d'une finition parfaite.

Aux États-Unis, un industriel Monsieur Pitkin's fait étudier la construction automobile française. Le rapport dit en toutes lettres : *" Seules les automobiles Berliet, fabriquées dans la région accidentée de la vallée du Rhône, personnifient remarquablement la puissance, la solidité, l'économie et l'endurance. C'est pourquoi nous avons porté notre choix sur cette marque "*.

Pitkin's traverse l'Atlantique sur son yacht, arrive à Lyon, trouve Marius Berliet en blouse blanche dans ses ateliers et lui achète pour 100.000 dollars or (25.000 louis d'or) une licence de fabrication. Puisque Pitkin's construit du matériel ferroviaire, Berliet adopte comme emblème la locomotive chasse-buffle de son licencié.

Et les louis d'or entrent dans les coffres de l'usine... pour en ressortir aussitôt car Marius achète 120.000 m^2 à Lyon-Monplaisir pour édifier les futures usines.

En feuilletant les illustrés de l'époque, on voit de plus en plus grandir le prestige de Berliet. Le Président de la République et Madame Raymond Poincaré roulent en Berliet, on voit des Berliet à Java, on en voit au Maroc.

* Le cheval... c'est fini

Jusque là Marius a fait bien et mieux fini que la plupart des constructeurs de l'époque, mais il travaille dans le même créneau : les grosses automobiles. L'éclair de génie c'est lorsqu'il se rend compte que c'en sera bientôt fini du cheval de trait. Il pressent l'avenir des camions et se lance dans leur construction. Ce sont des véhicules robustes, sur bandages métalliques et à transmission par chaîne.

En 1907, les poids lourds gagnent la partie. A la ferme, dans les forêts, sur les quais de gares, dans les minoteries, dans les casernes de pompiers, partout ils sont en train de remplacer les chevaux de trait. *" Un camion de 5 tonnes peut remplacer 12 forts chevaux de gros trait. " Et quand le camion ne travaille pas, aucun frais "* explique une Publicité de l'époque qui ajoute : *" Un cheval de gros trait fait pratiquement de 3 à 5 kilomètres à l'heure ; avec le temps du retour à vide, il est susceptible de fournir dans une bonne journée, une trentaine de kilomètres en tenant compte des heures de nourriture et de repos. Ceci représente une zone de livraison de 15 kilomètres environ. Par camion Berliet, on peut livrer jusqu'à 50 et 60 kilomètres dans la même journée, avec retour très facile. LA ZONE DE LIVRAISON EST QUADRUPLÉE "*.

L'État-Major saisit tout de suite l'intérêt des poids lourds et équipe en Berliet le Train des Équipages militaires. Ce sont des C.A.T. camions à cabine avancée, 4 cylindres 18 HP placés sous le plancher avec carburateur fonctionnant à l'essence, au benzol ou à l'alcool carburé. Souvenir touchant de la première voiturette une béquille anti-recul équipe toujours les camions, elle est commandée directement du siège du chauffeur. Les C.B.A. succèdent aux C.A.T., ils offrent comme nous disons aujourd'hui une grande fiabilité, la vocation de Berliet se précise, il devient le grand du poids lourd.

* Les C.A.B. sur la Voie Sacrée

Et dans un ciel lourd de menaces, la fusillade de Serajevo éclate comme un coup de tonnerre. Les C.A.B. sortent toujours plus nombreux et équipent les unités de transport.

En 1916, la guerre dure depuis 19 mois ; depuis la bataille de la Marne les armées se sont enterrées dans d'interminables tranchées. Le front de la Meuse n'a connu que des actions locales. Soudain le 21 Février, après un terrible bombardement, l'offensive ennemie déferle sur Verdun. Douaumont, le fort de Vaux, le Mort-homme, la Caillette, la cote 304, Froide-terre, Fleury... des noms tragiques qui reviennent sans cesse dans les communiqués jusqu'au 15 Décembre 1916.

Verdun 1916, la noria des berliet sur la Voie sacrée.

La route de Bar-le-Duc à Verdun est la seule utilisable pour ravitailler le front en troupes, en armes, en munitions. Jour et nuit les C.B.A. s'y succèdent à la cadence d'un toutes les 25 secondes, et le rythme de la noria montera jusqu'à 6.000 véhicules par 24 heures.

A Monplaisir, Marius Berliet soutient une cadence inouie pour l'époque 4.500 obus et 40 C.B.A. par jour. Celà, personne au monde, pas même Ford, ne l'a encore fait. Nous nous devions de rappeler dans ce Numéro Spécial l'immense et capitale contribution de Berliet dans la victoire de Verdun... et aussi dans la victoire finale puisqu'en 9 mois 1.000 chars furent construits à Venissieux, ces chars qui à Villers-Cotterets enfoncèrent les armées de Ludendorf puis la ligne Hindenburg et poursuivirent leur course jusqu'à la 11e heure du 11e jour du 11e mois de 1918 lorsque sonna le clairon de l'Armistice.

* Une plaine couverte de lumières

400 hectares dans la plaine, une immense surface plate et désolée; en 1918, 23 hectares sont déjà construits. " *Un jour, dit Marius Berliet, cette plaine se couvrira de lumières* ". Les routes, les allées sont tracées, les bâtiments sortent de terre. Tout est rationnel, équilibré, la production peut se développer logiquement tandis que chez les concurrents les forges, les lignes d'assemblages, les approvisionnements s'installent ici et là sans plan d'ensemble. L'outil est donc prêt. Berliet va construire un seul type de camion et un seul modèle de voiture.

Malheureusement les surplus américains liquident leurs camions à bas prix, le C.B.A. commence à dater et la voiture n'est pas appréciée. En 1921 c'est le drame, Berliet est sous la tutelle des financiers et il faut faire feu de tout bois; Venissieux construit du matériel ferroviaire et des machines-outils. La leçon servira, désormais Marius Berliet mène de front la gestion et la technique. La promotion commerciale se révèle indispensable; la liaison Alger-Tombouctou, les succursales de Londres, Athènes, Barcelone, l'ouverture du luxueux magasin dès Champs-Élysées

Américains, Russes, Africains, Chinois, le monde entier vient visiter les usines Berliet.

mettent en valeur l'image de marque de la maison tandis que, côté technique, commencent les études de moteurs diesel et à gazogène. Les vieux lyonnais se souviennent encore des cars de ramassage des ouvriers qui étaient équipés de ces grands cylindres remplis de bûches et de sciure. 15 ans plus tard ils se révèleront indispensables pour ravitailler la population française durant l'occupation du territoire par les armées allemandes. Car la guerre à nouveau s'est abattue sur l'Europe.

* Le temps des épreuves

A Venissieux tous les camions ont été emmenés par l'occupant en 1940 lors de son extrême avance. L'Armistice signé, la ligne de démarcation passe au nord de Lyon, puis en 1942 l'Afrique du Nord accueille les alliés et les Allemands répliquent en envahissant toute la France. Marius Berliet freine la production, se refuse à aider en quoi que soit l'occupant. Alors qu'en pleine guerre il livrait à l'armée française 1/3 de ses camions, il n'en livrera que 1/50e à l'allemand (117.481 véhicules livrés à la Wermacht dont tout juste 2.405 sortent de Vénissieux). N'empêche que l'empire de Berliet était bon à saisir, et à la Libération Marius Berliet est emprisonné. Yves Farge qui avait signé l'ordre s'aperçoit alors que le grand patron avait depuis 15 ans remis à ses quatre fils les actions de la Société. Arrêtés à leur tour, ils ne pouvaient plus défendre leur Père.

En 1949, Marius Berliet meurt. Il avait 83 ans et n'eut pas la joie de se voir rendre quelques mois plus tard justice et réparation. Des milliers d'ouvriers, de camarades, d'amis assistèrent à ses obsèques, les larmes aux yeux devant la mort d'un patron respecté et aimé, les poings serrés devant les intriguants qui voulaient s'emparer de Vénissieux.

Paul Berliet prend alors en main la direction des Usines. Tout est à remettre en marche et en un temps records Berliet va retrouver sa place parmi les grands constructeurs. Créations d'usines nouvelles en France, des filiales en Algérie, au Maroc, au Portugal, lancement de super poids-lourds tels le T.100 de 700 chevaux, missions transahariennes, création d'une piste d'essais près de l'usine et d'un centre d'études et de recherches unique en Europe.

Aujourd'hui le complexe industriel de Vénissieux comprend des Fonderies, des Forges, un centre d'emboutissage, des ateliers d'usinage, des lignes de montage de camions et d'autocars.

Saint-Priest, près de Lyon, construit les ponts et les essieux et abrite les directions commerciales, l'assistance, la direction des réseaux, les affaires internationales, la Direction des Études.

D'autres établissements sont implantés à Monplaisir, à Lyon - Feuillat, à Bourg, à Bouthéon, à l'Arbresle, à Chambéry.

La gamme comporte 3 types d'autocars, 3 types d'autobus, des camions 4X2, 6X2, 6X4, 6X6, de 6 à 32 tonnes de P.T.A.C., des tracteurs 4X2 et 6X4 de 20 à 120 tonnes, des véhicules de lutte contre l'incendie, des camions de voirie, des groupes électrogènes.

*

1895, le premier moteur et la première voiture BERLIET, trois ouvriers et un atelier de 90 m^2.

1975, 25.182 véhicules de tous tonnages et de tous types construits de Janvier à ce 1er Octobre, 21.847 ouvriers, employés, ingénieurs, cadres, et une présence constante sur tous les marchés d'exportation.

Jean AUVIGNE

les très riches heures de SOCHAUX

Combien de survivants parmi les constructeurs des débuts de l'Automobile ? Les plus célèbres ont disparu et dès l'apparition de la grande série, les petits affairistes, qui achetaient çà et là moteurs et châssis et les montaient dans d'obscurs ateliers de banlieue, ont été balayés car leurs prix d'artisans n'étaient plus compétitifs.

Pour se maintenir parmi les grandes familles qui ont créé l'Automobile il fallait avoir du génie, deviner l'avenir, savoir gérer une industrie. Les PEUGEOT furent de ces pionners et ont su maintenir et faire prospérer une Marque qui est l'honneur de l'Industrie Automobile française.

1889, Paris, l'Exposition Universelle. Nos arrière-grands-parents, enthousiasmés, y découvrent les prémisses d'un monde industriel qui va métamorphoser leur vie. ***Pour la première fois les fils de Peugeot frères y présentent un tricycle à 2 places*** + strapontins, équipé d'un moteur Serpollet à vapeur.

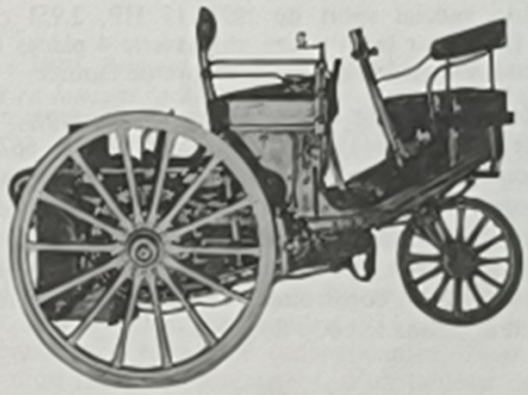
Deux ans plus tard, un quadricycle Peugeot à moteur Daimler 4 temps 2 cylindres en V, fabriqué sous licence par Panhard et Levassor effectue le raid ***Valentigney - Brest et retour.*** Il fonctionnait à la gazoline (essence de pétrole) et atteignait 18 Km/h.

Vis-à-vis, phaétons, victorias, landaulets, ducs, tonneaux, spiders, break, omnibus, voitures, camions se succèdent, ils sont équipés de ***moteurs Daimler 2 cylindre en V puis de Peugeot 2 cylindres horizontaux.*** Les vitesses s'élèvent à 25 et même 35 Km/h.

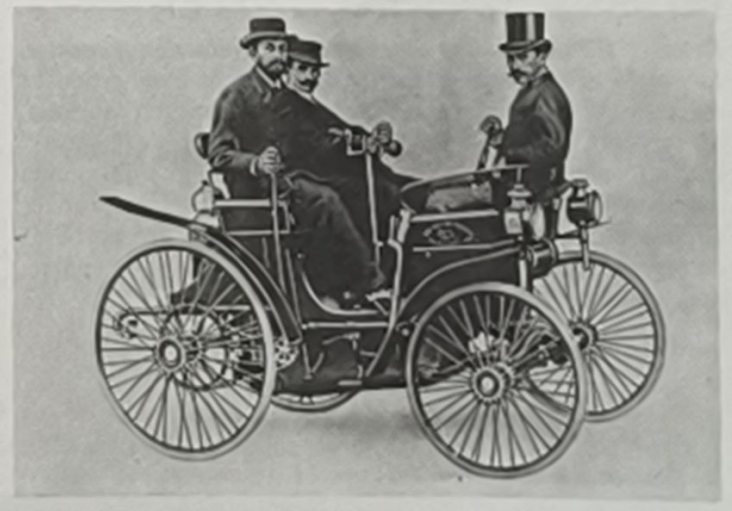
1896, les Peugeot sont appréciées, les commandes sont en augmentation constante, il devient nécessaire d'agrandir les ateliers. Mais on est prudent au pays de Montbéliard, et devant l'incertitude de l'industrie automobile, la famille Peugeot préfère séparer les risques : les Fils de Peugeot frères conservent les fabrications antérieures, sauf l'automobile, et ***la Société des Automobiles Peugeot est créée.*** Son usine d'Audincourt entre en fonctionnement en 1897, celle de Lille en 1898.

Quelques années plus tard l'expansion de l'Automobile se confirme et les ***fils de Peugeot frères s'y lancent à leur tour. Pour les différencier elles prirent le nom de " Lion Peugeot "***(*).

(*) La plus célèbre de leur production fut la " bébé " construite de 1913 à 1916. C'était une 6 HP, 4 cylindres, 855 cm3, 4 vitesses, 60 Km/h.



Le tricycle à vapeur de 1889
et le quadricycle de 1891 (Valentigney-Brest et retour)



1902, alors que presque tous les constructeurs en sont encore à concevoir l'automobile comme un carrosse sans chevaux, ***Peugeot définit et réalise la voiture moderne avec ses sièges face à la route, le moteur vertical à l'AV*** (et non plus horizontal et placé à l'AR), avec ***une colonne de direction inclinée, un volant, un boîtier à vis et écrou, un allumage par piles ou par magnéto remplaçant les brûleurs.***

Et Peugeot va suivre désormais une progression constante, raisonnée, en produisant des automobiles solides avec de multiples variantes de carrosserie. Son réseau commercial se développe appuyé par la fidélité d'une clientèle très attachée à la Marque.

La transmission à chaînes est remplacée par les cardans, la puissance des moteurs s'accroît, les vitesses s'élèvent jusqu'à 50/60 Km/h.

En 1907 une 50 HP sport et grand tourisme, 4 cylindres, 9.755 cm³, 4 vitesses, freins sur roues AV et AR atteint déjà 112 Km/h. Peugeot par ailleurs a saisi dès l'origine l'intérêt des courses automobiles. Ses victoires, 1894 Paris-Rouen, 1895 Paris-Bordeaux et retour, 1896 Paris-Marseille et retour, 1907 la coupe de la presse, 1908-1910-1919 la Targa-Florio, 1909-1913 la coupe des voitures légères, 1912-1913 le grand prix de l'A.C.F., 1913 le grand prix d'Amérique témoignent de la qualité de ses voitures.

Des véhicules utilitaires, camions (3 tonnes), voitures de livraison, omnibus (18-20 places) voient le jour. Ils développent de 7 à 15 HP, leur transmission est à chaînes, ils ils atteignent 18 à 50 Km/h suivant les types et les démultiplications. On remarque même en 1909 un omnibus à impériale de 35 HP (près de 5 l de cylindrée).

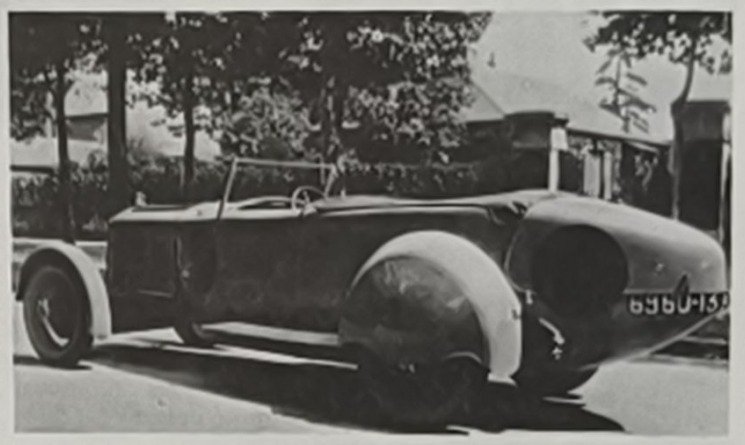
Les camions de 2,5 t. de charge utile.

*

Vers 1911 la silhouette change, le capot se prolonge par un tablier tôlé qui vient rejoindre la ligne générale de la carrosserie ; torpédos, coupés, limousine, conduites intérieures remplacent définitivement les double-phaétons et autres limousines.

En 1914 et surtout dès 1920 les Peugeots ont pris leur style ; le Torpédo spécial sport de 1921, 15 HP, 2.951 cm³, 4 vitesses, freins sur les 4 roues, carrosserie 4 places bateau avec pointe AR est la plus belle voiture de l'année.

La quadrilette est une des célébrités de l'époque, elle est construite de 1922 à 1924. C'est une 4 HP de 667 cm³ qui emporte ses 2 passagers à 55/60 Km/h. C'était alors la grande vogue du cyclecar et tous les mécaniciens-bricoleurs et plus ou moins ingénieux proposaient d'invraisemblables véhicules mi-motos, mi-auto à la solidité aléatoire. La quadrilette Peugeot construite avec sérieux à Beaulieu et à Sochaux leur donna le coup de grâce.



1922 - Le torpedo sport, type 174 S.

*

En 1915, 1919 et 1920 Peugeot avait remporté le grand prix d'Indianapolis, en 1922 la Coupe Florio et en 1923-1924-1925 le grand prix de Tourisme de l'A.C.F.

Deux 18 HP dominaient alors toute la production française, la Voisin et la Peugeot. La 18 HP Peugeot était proposée en conduite intérieure, en limousine, en coupé, en cabriolet, en torpédo. Construit de 1922 à 1928 le torpédo " sport " était un splendide modèle de 85 HP (3.828 cm³) qui donna naissance à 6 voitures de course qui s'illustrèrent sur les circuits d'Europe. Sa carrosserie bateau avec des portières en biseau, son pare-brise bas et incliné, sa pointe de course, avait grande allure.

1923
La quadrilette
3 vitesses + MA
345 kg

1923 - Le Grand Prix de l'A.C.F. à Tours.

1925 - Les Peugeot de course à la Targa Florio.

1929 - La berline 201 - 4 places.

1935 - La limousine 402 - 5 places.

• *La série 01*

En Juillet 1929, Peugeot inaugurait la série des modèles à 3 chiffres en lançant la 201 à radiateur plat et nid d'abeilles apparent selon la mode américaine. L'essieu AV était encore rigide avec un ressort transversal. A l'AR la suspension était assurée par 2 demi-cantilevers obliques et inversés. Le moteur de 1.122 cm^3 développait 23 ch. à 3.500 tr/mn, la boîte était à 3 rapports, la vitesse maxi de 80 Km/h. Carrossée en berline 4 places, coach, coupé d'affaires, torpédo 4 places, roadster 2 + 2, la 201 remporta un succès immédiat. Elle fut construite jusqu'en 1937 ; successivement elle fut équipée de roues AV indépendantes, d'une malle coquille, d'un radiateur coupe-vent, d'un tableau de bord circulaire et donna naissance à plusieurs utilitaires.

Avec 142.000 exemplaires au total la 201 fut le plus grand succès de Peugeot entre les deux guerres.

*

La 301, 8 CV, fut présentée en Juillet 1932. A cette époque son moteur était à soupapes latérales et développait 34 ch à 3.500 tr/mn. Elle fut construite jusqu'en 1936 et bénéficia de nombreux perfectionnements.

La 601 lancée en Mai 1934 était une 6 cylindres à soupapes latérales, 12 CV fiscaux, 60 ch à 3.500 tr/mn. Elle fut comme la 401, présentée au Salon de Paris la même année et construite jusqu'en Juillet 1935.

*

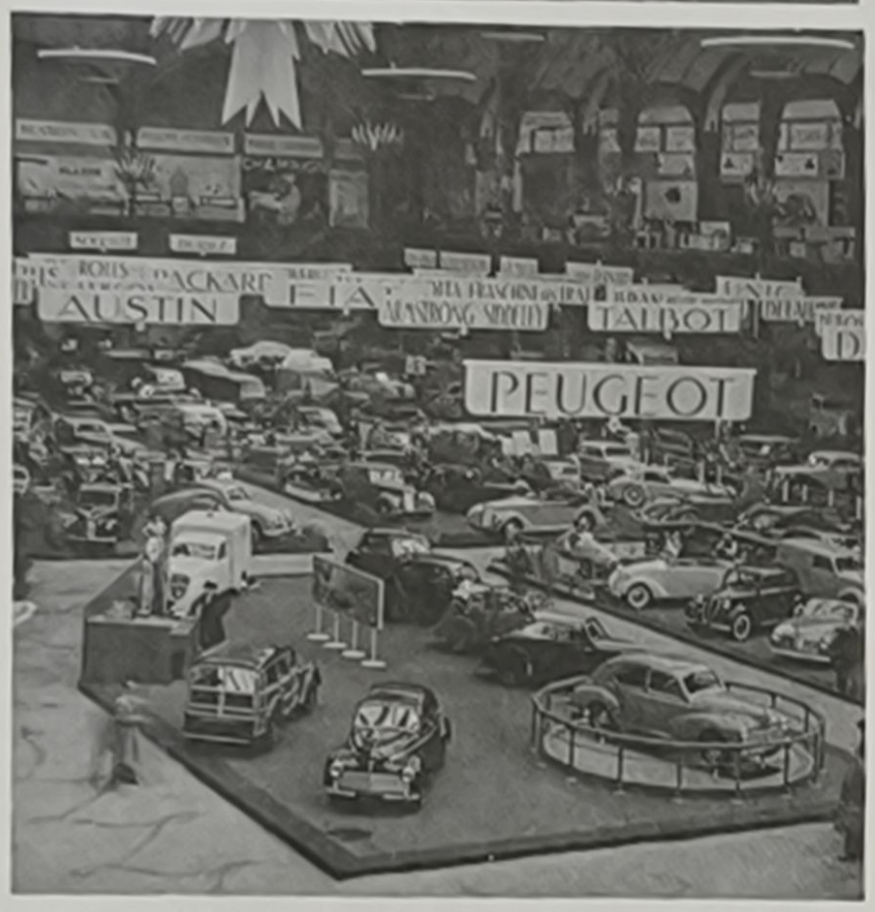
• *La série 02*

Les 402 et 402 B furent les premières de la nouvelle série 02. C'étaient de puissantes 11 et 12 CV, assez gourmandes (11 à 14 litres aux 100) mais ardentes et endurantes grâce à leur 4 cylindres à soupapes en tête commandées par culbuteurs.

La présentation en ***Octobre 1935*** au Grand Palais fut un évènement. Les carrosseries aérodynamiques (avec une grille de calandre courbe contenant les phares et un AR profilé) étaient gris métallisé et l'intérieur en cuir rouge. Elles furent bientôt suivies des 402 légères et d'une 402 DS Darl'mat sport qui atteignait 147 Km/h à Montlhéry (139, 292 Km/h pendant 24 heures).

La 302 (Septembre 1936) 10 CV, la 202 (Février 1938) 6 CV, furent construites la première jusqu'en 1938, la seconde jusqu'en 1949.

Pendant la guerre un curieux véhicule, le " VLV " coupé décapotable 2 places, fut lancé en Juin 1941 par Peugeot. Animé par un moteur électrique il roulait à 30 Km/h. 377 " VLV " sortirent de l'usine entre 1941 et 1945.



- *La série 03*

En Octobre 1948, au Salon de Paris, Peugeot lance la ***203,*** 7 CV, 4 cylindres, soupapes en tête. C'est une voiture fine, longue élégante, d'une robustesse à toute épreuve (nombre d'elles sont encore en service en 1975). ***Elle atteint 115 Km/h et sera construite jusqu'en février 1960.***

La 403 date d'Avril 1955 et sera livrée jusqu'***en Octobre 1966.*** Ce n'était qu'une 8 CV (ou une 7 pour les 403 D et 403/7) et pourtant elle donnait l'impression d'une berline beaucoup plus puissante. ***Son 1.468 cm³, 58 ch, à soupapes en tête, l'entraînait à 135 Km/h avec 8 à 9 l au maximum aux 100 Km grâce à sa 4e surmultipliée*** (pour les premiers modèles) mais il fallait savoir se servir de ce rapport.

Elle était proposée en cabriolet et en berline. Celle-ci de profil, ressemblait étrangement à la plus prestigieuse voiture du monde ; oui la 403 avait la ligne d'une Rolls-Royce légèrement réduite. Pourquoi ne pas l'avoir offerte en option avec une peinture gris métallisé, un trait noir et des pneus à flancs blancs ?

- *La série 04*

La 404 a été lancée en Mai 1960, la 204 en Avril 1965, la 304 en octobre 1969.

Et aujourd'hui la 604 est présentée pour la première fois au Salon de Paris. C'est l'évènement de l'année car elle est une réussite totale, tant au point de vue mécanique que pour sa carrosserie. Avec elle(*) la France détient enfin la voiture de grand prestige qu'elle n'avait plus depuis plus de 30 ans.

Ainsi, du tricycle à vapeur de 1889 qui trônait au milieu de l'outillage, des ressorts d'horlogerie et des bicyclettes Peugeot jusqu'à cette splendide 604, la firme de Sochaux, restée dans les mains d'une même famille, a toujours respecté les grands principes de probité industrielle qui ont fait sa renommée et lui ont assuré l'attachement d'une clientèle fidèle.

J.A.

(*) cf. notre N° de Juillet 1975.

En haut de page : le coupé décapotable 402 - D4 (1935).

Le Salon 1948 au Grand Palais.

ci-contre, la 204 diesel, la voiture la plus économique du monde,

et ci-dessous, la prestigieuse 604.

les bombes CITROËN

Se renouveler à chaque salon, bouleverser les modèles – même superficiellement pour contraindre l'automobiliste à changer de voiture, à ne pas être démodé, c'est une politique à l'américaine. En France même au temps de la sur-consommation cela agaçait le client et l'éloignait plutôt de la marque.

Chez Citroën un modèle dure parfois 23 ans, avec évidemment des retouches tout au long de sa carrière, mais il est étudié avec tant de soins qu'il n'est pas question d'en changer tous les ans.

Mais quand Citroën sort du nouveau, ce n'est pas 30 lignes dans la presse et un flash de 20" à la télévision, c'est une bombe qui éclate ; on est étonné, scandalisé ou séduit.

Cette maison a toujours été le levain de l'automobile ; la technique d'abord, la gestion ensuite, c'est une politique hardie, enivrante. Si les banquiers dirigeaient toute la construction automobile les actionnaires auraient des dividendes sans doute, et les automobilistes peut-être encore deux bons longerons en bois, un essieu avant rigide, un pont banjo, des freins à tambours. Si nous roulons aujourd'hui en sécurité, c'est aux " bombes " Citroën que nous le devons.

Ces " bombes " les voici :

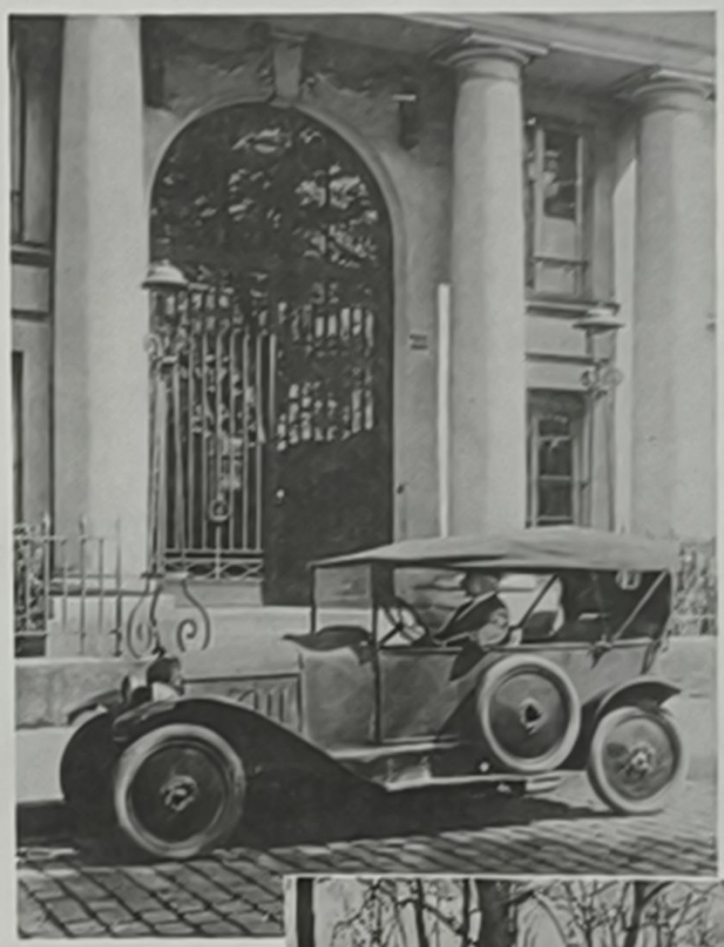
Le type " A "

1919, André Citroën à 35 ans, il est sorti de polytechnique, il a fondé une société d'engrenages dont la denture est en forme de chevrons, puis il a créé des ateliers pour tourner les obus. C'est maintenant la fin de la première guerre mondiale et **sur les terrains de Javel où poussaient des légumes sous les serres et les cloches en verre s'élève l'usine qui construira pour la première fois en Europe des automobiles en série.**

Le 4 Juin 1919, le constructeur Fernand Charron prête à André Citroën son magasin des Champs-Elysées pour la présentation officielle de la 10 HP type " A ". Livraisons dès le mois de Juillet, prix 7.950 francs, ce qui est nettement inférieur aux modèles des concurrents.

Moteur **4 cylindres en ligne, 1327 cm³,** allumage par magnéto, démarreur et éclairage électriques, 3 vitesses, carrosserie de série torpédo 4 places, 3 portes, vitesse maxi 65 km/h, consommation 7,5 l au 100 km. Équipement complet (capote, roue de secours, etc...) ce qui était exceptionnel pour l'époque. 5 autres variantes de carrosserie : torpédo et coupé 3 places, conduite intérieure 4 places, coupé de ville, voiture de livraison.

En 15 jours 16.000 commandes.



1919. La 10 HP type " A " la première voiture européenne de série.

1922. La Torpédo 5 HP 2 places.

La 5 CV

La B 2, 9 CV, 4 places et la Caddy, première voiture de sport (90 Km/h) ont succédé au type " A ". Le moteur de la B 2 équipe les autochenilles qui traversent le Sahara et effectuent la croisière noire.

Et c'est en 1922 la sortie du torpédo 5 CV, 2 places peint en jaune citron (d'où l'appellation " citron pressé ") bientôt suivie du **torpédo 3 places " en trèfle "** et du coupé Docteur.

* La b. 14

B.2, B.10, B.12, ces conduites intérieures ont détroné le torpédo ; elles ont des carrosseries tout en acier qui surpassent les assemblages traditionnels des carrosseries à ossature en bois recouverte de tôle d'acier. La B.12 est équipée de freins sur les 4 roues.

En 1925, apparaît la B.14. Sensation, elle a adopté le servo-frein sur les 4 roues ; sensation, elle dépasse le 100 Km/h.

1925. La B 14. Sensation elle dépasse le 100 Km/h.

* La C4 et la petite " Rosalie "

Trois ans plus tard, Citroën présente **la C4 (10 CV) et la C6 (14 CV)** dessinées dans le style américain. D'énormes frais ont été engagés, achat de machines-outils aux États-Unis, transformation des ateliers, illumination de la Tour Eiffel. 16 modèles de série sont proposés, dont 2 commerciales, 7 véhicules utilitaires, des fourgons, des omnibus, des auto-chenilles (qui réaliseront l'étonnante Croisière Jaune en 1931-1932).

En 1929, l'excellent camion 6 cylindres 1800 Kg est construit en grande série.

Les célèbres " Rosalies " 8 et 10 CV - 4 cylindres, et 15 CV 6 cylindres sortent en 1932. Équipée d'une carrosserie de course la 8 CV va battre à Montlhéry une longue série de records officiels et parcourera **300.000 Km en 134 jours à la moyenne de 93 Km/h.**

Mais déjà André Citroën ne pense plus qu'à son nouveau modèle révolutionnaire ; 30.000 m^2 d'ateliers sont détruits quai de Javel et reconstruits en 6 mois. Les chaînes ont été transférées en banlieue pour ne pas entraver la production.

Fin 1932, les modèles 10 B et 10 BL intriguent nombre de techniciens, ils comportent un avant-train à roues indépendantes et ressorts de torsion à leviers réglables. Ce principe nous allons le retrouver bientôt.

" Rosalie " parcourt 300.000 Km en 134 jours

et ci-dessous la première bombe Citroën, la " traction "

* La " 7 ", la bombe d'entre les deux-guerres

En 1931, en plein succès des C 4 et C 6, André Citroën devine l'avenir de l'automobile, la traction AV. **Il donne ses directives, une voiture légère, 100 Km/h, 4 passagers installés confortablement, une tenue de route exemplaire, 10 l au 100 Km et carte blanche pour rechercher une présentation inédite.**

Toute la tradition automobile est rayée d'un trait de plume ; la coque de cette voiture, son moteur, sa traction avant demeurent encore aujourd'hui des chefs-d'œuvre. La présentation a lieu le 3 Mars 1934. Il a fallu faire vite car la situation financière des Usines exige d'importantes rentrées de fonds et l'on compte beaucoup sur les commandes à venir.

*

C'est une 7 CV (qui deviendra 9 et 11 CV ensuite), traction avant, moteur flottant 4 cylindres, 1303 cm^3, 32 CV à 3.200 tr/mn, 3 vitesses AV dont 2 synchronisées, freins hydrauliques, suspension par barres de torsion, carrosserie berline tout acier monocoque, vitesse maxi 100 Km/h.

Avec cette T.A. Citroën inaugure la série des coups de théâtre qui bouleverseront le monde de l'automobile par leur audace et le partageront immédiatement en deux clans pour et contre. **Les concessionnaires sont désarmés, sceptiques devant cette voiture noire, basse, sans marchepieds.** Les premiers essais sont parfois inquiétants, les joints de traction ne sont pas au point ; nous avons tous, nous les anciens, levé le pied dans les virages tant le bruit était inquiétant dans la transmission. Et puis, non sans mal, (il y en eut des nuits blanches dans les bureaux d'études) tout est au point, on découvre la joie de rouler à ras de terre à 110 Km/h avec une adhérence fantastique, une tenue de route incroyable. D'un seul coup toutes les " propulsions AR " sont périmées et dangereuses.

En Septembre 1934 sortent les " 11 " normale et légère. Elles seront, avec la " 9 ", construite pendant 23 ans. Seule la D.S. les supplantera en 1955.

La 1re 2 CV, un seul phare, une manivelle, un capot en tôle ondulée et une extraordinaire suspension.

* L'invraisemblable 2 CV

1936, Front populaire, occupations d'usines, guerre d'Espagne, bruits de bottes à l'Est, chute du franc. Et cependant que la " Traction " se vend bien, très bien, le nouveau Directeur Général de Citroën, **Pierre Boulenger, lance l'étude du " minimum automobile français ".** C'est-à-dire " 4 roues sous un parapluie ", 4 personnes, 50 Kg de bagages, 50 Km/h et le maximum d'économie, à l'achat et à l'usage.

Habitabilité, suspension et tenue de route ont été particulièrement recherchées. On connaît ces anecdotes : " Pierre Boulenger essaie lui-même les maquettes de carrosserie grandeur nature. Il monte dans chacune, son chapeau sur la tête. Si le chapeau tombe, le projet aussi ". Pour la suspension " qu'on place un panier d'œufs dans la voiture et que pas un ne casse dans la traversée d'un champs labouré ".

* Une minute historique la 1ere 2 CV est dévoilée devant le Président de la République.

Les prototypes sont prêts trois ans plus tard à l'usine de Levallois ; ils sont destinés au Salon de l'Auto d'Octobre 1939 qui n'aura pas lieu car nous sommes en guerre. Tous sont détruits volontairement, sauf un qui est soigneusement camouflé et que les Allemands, au cours de l'occupation du territoire, ne trouveront jamais.

C'est une 2 cylindres horizontaux de **375 cm³** style motocyclette, pas de démarreur électrique, et lancement au moyen d'une ficelle comme pour une tondeuse à gazon. C'est si si peu pratique que l'on adopte une manivelle qui reste à demeure en bout de capot. 3 vitesses, freins hydrauliques à l'avant, mécaniques à l'arrière. Suspension : les roues sont reliées au châssis par des bras accouplés à 8 barres de torsion.

Carrosserie en duralinox genre tôle ondulée, toit en toile (on avait envisagé une structure en tubes tendue de toile), vitres en mica. 4 portes, **1 seul phare à gauche** (le code de la route de l'époque n'en impose pas deux). Un essuie-glace commandé à la main et décrivant un parcours ellipsoïdal. Sièges-hamacs en toile tendue sur armature en alu avec un câble métallique rattachant le dossier au toit.

Et pendant 5 ans de guerre, en grand secret, on continuera à travailler sur le prototype.

*

En Octobre 1948, au premier Salon d'après-guerre une bâche soigneusement sanglée recouvre la 2 CV amenée de l'usine quelques heures à peine avant l'arrivée du Président de la République accompagné du Président du Conseil et du Chef du Protocole.

Minute historique, Vincent Auriol serre des mains et se dirige tout de suite sur le stand Citroën, Pierre Boulenger lentement retire la toile, la 2 CV apparaît, invraisemblable, incongrue même au milieu de toutes les voitures laquées, lustrées, chromées. Le Président et sa suite sont stupéfaits, scandalisés. Pas possible, c'est donc cela la voiture populaire.

La foule se rue aussitôt, tâte, palpe, secoue la carrosserie. 1.300.000 visiteurs défilent, hostiles, méchants ou enthousiastes. Les commandes affluent, fini de rire, les concurrents sont inquiets, et deux ans plus tard, les délais de livraison montent jusqu'à six ans.

*

Commencent alors d'incessants perfectionnements mais en 1975, 27 ans après son lancement, elle demeure fidèle aux principes qui ont présidés à sa conception : économie, robustesse, tenue de route, confort.

* 20 ans d'avance pour la DS

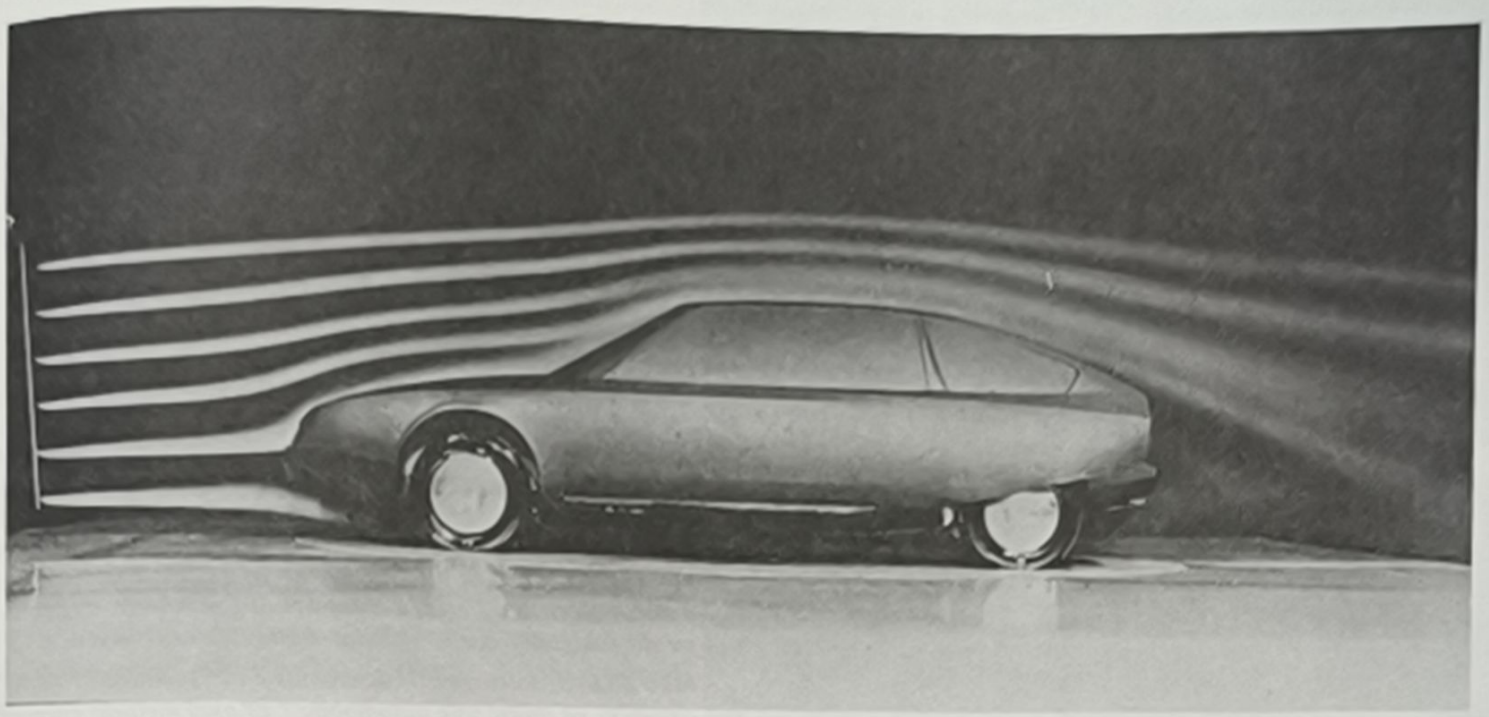
Nous l'attendions depuis un mois dans les salles de rédaction, réservez-lui 4 pages et plus s'il le faut dans le N° du Salon avait dit le Rédacteur en Chef. Vous saurez tout demain, nous prévenait Citroën et nous passâmes une nuit à l'imprimerie pour décrire cette automobile extraordinaire qui n'avait son égale nulle part ailleurs au monde, même pas chez Rolls-Royce.

Le 6 Octobre 1955, à la première heure c'est la ruée vers le grand Palais où se tient le Salon de l'Automobile; en 3 quarts-d'heure on enregistre 749 commandes. Le soir même il y en a 12.000. Une fois de plus Citroën est l'objet de violentes critiques; cette voiture n'a plus rien de commun avec ses concurrentes; **11 CV fiscaux, 930.000 francs,** suspension hydropneumatique à correcteur automatique de hauteur, embrayage – direction – freins assistés, freins à disque à l'AV, circuits de freinage indépendants, répartiteur de freinage, **c'est à 140 Km/h la sécurité absolue dans le confort et le silence.**

La DS 19 lors de sa présentation au Président René Coty.

La DS 23 à l'apogée de sa carrière....

... et la fantastique SM



CX la bien nommée, la berline la mieux profilée du monde.

Les autres bombes, c'est de l'histoire contemporaine, **la Mehari** destinée au gendarmes et aux militaires et qui fut adoptée aussitôt par toute la jeunesse sportive. **La GS 4 cylindres à plat, une véritable petite DS. La fantastique SM que** l'on conduisait d'un doigt à 200 Km/h en ayant l'impression de rouler à 100. **La bi-rotor dont le silence de fonctionnement procurait une joie rare et qui, conduite avec doigté, consommait moins, contrairement à ce que l'on a dit et écrit, que les grosses berlines allemandes de grand luxe.**

Il y a un an enfin apparaissaient **les CX** qui portent le signe même de l'aérodynamisme et qui sont la synthèse de toutes les recherches réalisées, avec quel succès, par Citroën depuis ce jour lointain où apparut la 10 HP type " A ".

Mais à une semaine de l'ouverture du Salon, en donnant le bon à tirer de cet article, nous sommes inquiets.

Une nouvelle bombe peut toujours éclater inopinément.

J.A.

La CX qui réalise la synthèse
de toutes les recherches d'avant-garde de Citroën.

L'encre de cet article était à peine sèche qu'une nouvelle bombe éclatait : Citroën se lance dans le diesel de tourisme.

Cette nouvelle bombe, à vrai dire nous l'attendions depuis la sortie du petit camion C.35 dont le diesel nous a véritablement étonné (cf. Autocar N° 390. Octobre 1974) par son ardeur et son endurance.

L'évènement est d'importance car les Citroénistes trouveront dans la CX diesel le confort, l'élégance, les performances et en outre une économie sensible de carburant.

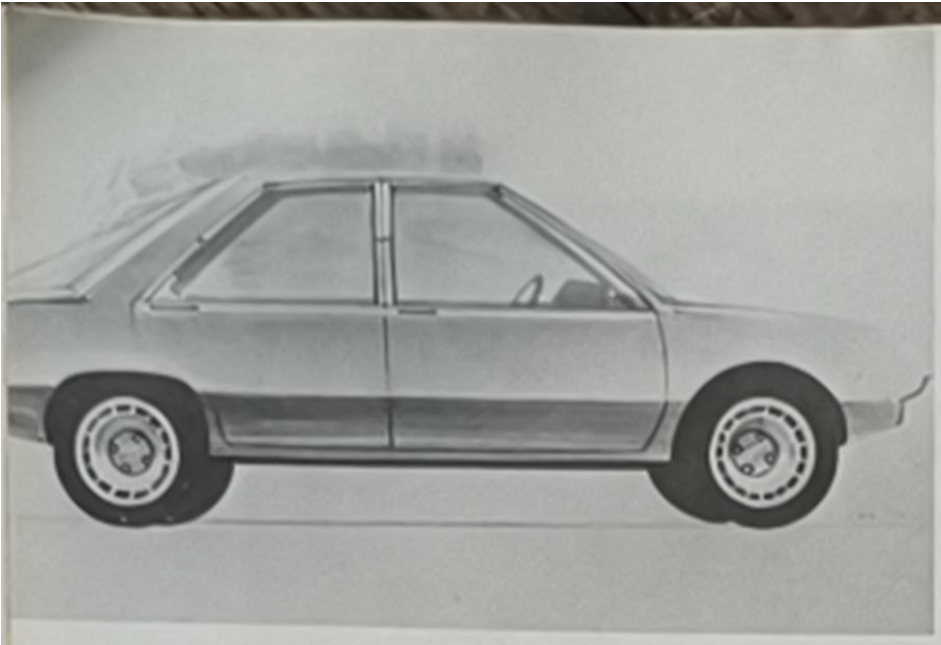
A 130 Km/h la CX 2.200 diesel tourne à 4.500 tr/mn, régime très raisonnable.

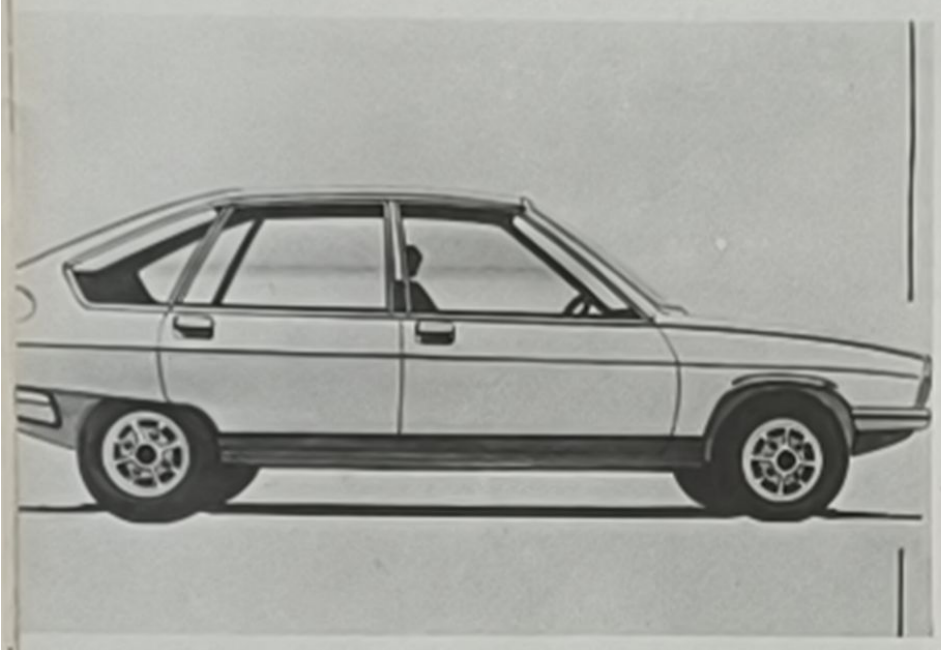
Le moteur de la CX diesel est un 4 cylindres en ligne, d'une puissance administrative de 9 CV et d'une puissance réelle DIN de 66 ch à 4.500 tr/mn, couple DIN 12,8 m.kg à 2.750 tr/mn.

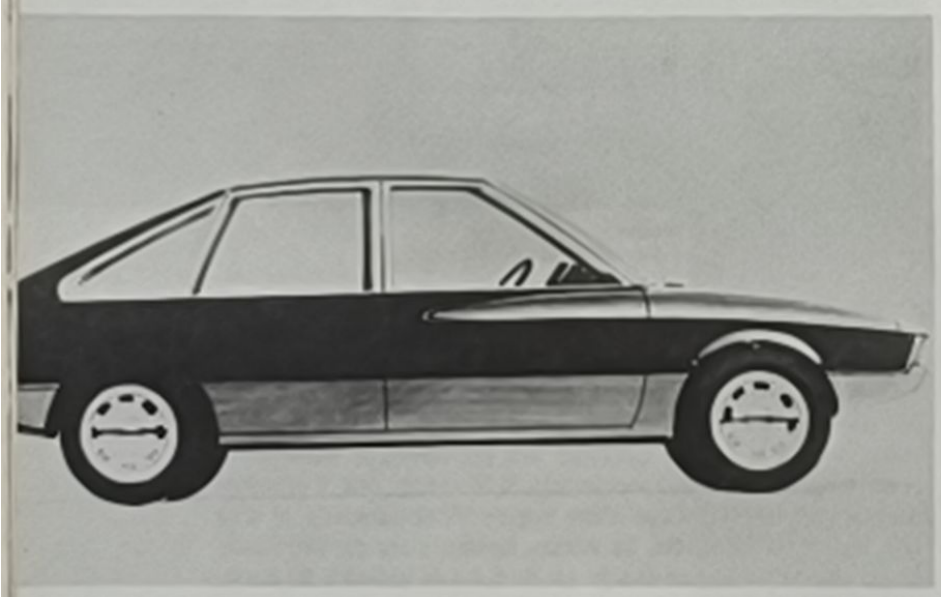
Elle parcourt le 400 m départ arrêté en 21"8 et le 1.000 m départ arrêté en 40"4, ce qui constitue des performances notoirement supérieures aux véhicules concurrents, la Mercedès 240, 5 cylindres mise à part, mais il s'agit d'une voiture d'une catégorie et d'un prix tout à fait différents. Sa vitesse maximale est de 146 Km/h. Sa consommation à demi-charge est de 6,3 l de gas-oil à 90 Km/h, et de 8,4 l à 120 Km/h.

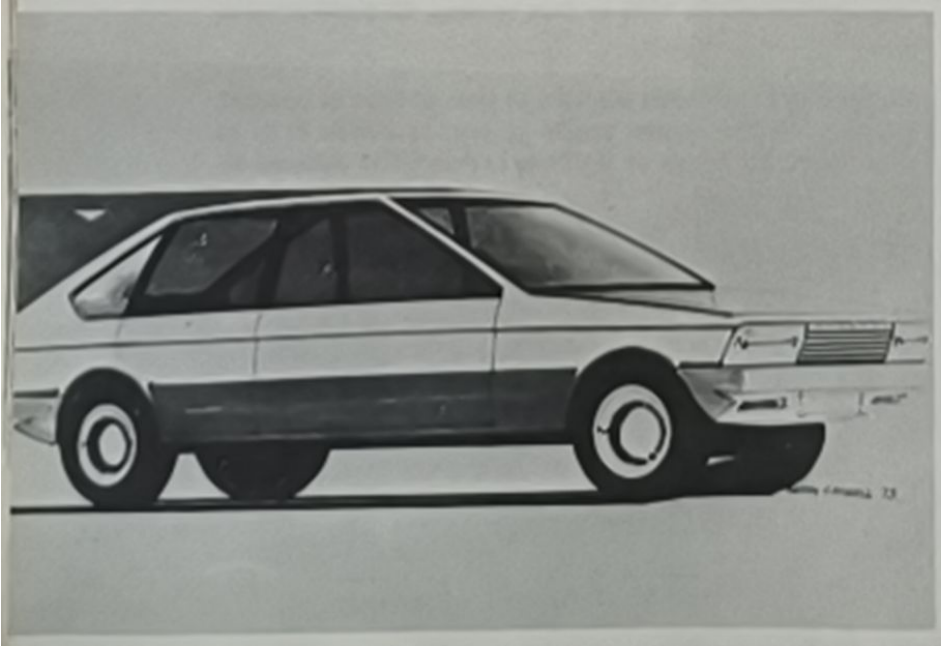
Commercialisation : fin 1975 en deux versions, CX 2.200 diesel et CX 2.200 diesel Super.

Présentée pour la première fois il y a 15 jours au Salon de Francfort, la diesel Citroën a aussitôt suscité un extrême intérêt. Et en ce qui concerne les diesels de tourisme, l'automobiliste allemand est orfèvre.









une automobile

Combien de cahiers de cours, combien de brouillons, de devoirs ont leurs marges couvertes de dessins d'automobiles, voitures d'aujourd'hui ou le plus souvent extrapolations de modèles grand sport. Conservez soigneusement ces souvenirs du lycée ou du collège. Peut-être témoigneront-ils un jour d'une irrésistible vocation de styliste. Car, c'est bien connu dans nos métiers, on naît styliste, on ne le devient pas. C'est un don et tellement différent des talents de l'architecte, du peintre ou du sculpteur, car le stylisme est tout cela à la fois.

Mais de la première feuille de croquis à la " tombée de chaîne " comment va naître une automobile ? Et quel meilleur exemple prendre que celui de la Simca 1307-1308, l'évènement du Salon de Paris.

*** Au commencement était le marketing**

Début 1970, le marketing Chrysler-France définit le caractère d'une voiture de grande diffusion :

– traction AV, 7 à 8 chevaux fiscaux, économique ;
– élégante, de standing, confortable, avec des équipements de qualité ;
– possédant une sécurité élevée ;
– et une carrosserie pratique (5e porte).

Le marketing analyse deux mouvements de tiroirs, en sens inverse, assez curieux : les possesseurs de 1500 cm³ et plus sont prêts à venir à une cylindrée de 1300 si celle-ci leur offre même utilisation, même confort, et les clients potentiels pour les très petites cylindrées (dites à tort " économiques ") s'aperçoivent qu'il n'y a pratiquement pas de différence de prix entre la petite et la moyenne voiture.

*** " Direction du produit ". à vous de jouer**

Sur ces objectifs, la Direction du Produit établit un premier cahier des charges : Traction AV – 4,25 m de long – 1,66 m de large – 2,62 m d'empattement – 1,32 m de haut en charge – plancher plat, porte à faux AV – AR réduits.

*** Les Services " Style " entrent en jeu**

Novembre 1972, le bureau du style a en poche un plan d'habitabilité (implantation mécanique, position des passagers, dimensions du coffre, etc...) – un plan de structure de carrosserie et de soubassement – une maquette d'habitabilité qui est en fait, à grandeur, la future voiture.

Nous voici donc en présence d'une " enveloppe " définie par les ingénieurs et sur laquelle les stylistes se mettent au travail, et présentent, **en Janvier 73,** une série d'esquisses. 4 modèles sont retenus et réalisés dans les vraies dimensions en matériau modelable recouvert d'une peau plastique. C'est ce qu'on appelle **un " clay-modèle ".**

Dès lors les événements se précipitent : **1er Mars 1973** deux modèles sont retenus, **21 Mai 1973** la ligne définitive de la 1307-1308 est choisie par le Comité de Sélection.

Essais en soufflerie, aménagements intérieurs, étude du pare-chocs intégré, tests d'endurance de chaque organe, tout se déroule à une cadence accélérée et selon un programme bien établi.

4 esquisses de recherche d'un style pour la 1307-1708
réalisation des " clay-modèles "

va naître...

Les ensembles mécaniques, électriques et de carrosserie sont longuement éprouvés dans des cycles de " torture " infiniment plus durs que les conditions réelles rencontrées sur la route ; la poussière, le sel, les chaleurs torrides, les froids intenses, tout est mis en jeu pour faire travailler à l'extrême chaque élément de la voiture.

Du " grand plan " à la tombée de chaîne, 21 mois

Le " grand plan " c'est le plan de forme ; il donne section par section en plan vertical, en plan horizontal, chaque élément de la structure.

Nouvelle étape, c'est d'après ce grand plan qu'est réalisé **le " Master Model "** en fibreglass. C'est lui qui devient le maître-étalon pour toutes les formes, c'est de lui que sont tirées les empreintes qui donneront naissance aux outillages et aux calibres de contrôle.

13 prototypes sont construits pendant l'année 1974 ; dès sa sortie le premier proto tourne sur la piste secrète de Mortefontaine, dissimulée dans les bois, entourée de pallissades, recouverte de grillages et de filets de camouflage (contre les hélicoptères et les photographes trop curieux). Ces essais ont toujours un aspect fantastique du au dessin même des pistes, anneau de vitesse, virages relevés à 43°, routes difficiles à tournants serrés, zones de freinage, ondulations, pavés, gué d'eau salée, tunnel de poussière, mur pour les essais " crash " à 50 km/h, aires pour essais de retournement équipées de caméras ultra-rapides.

Parallèlement, les services de production mettent en œuvre les techniques de production industrielle, et le développement des procédés nouveaux de fabrication.

Une usine dans l'usine

Pour mettre au point les méthodes et les moyens de production, Chrysler-France a construit **une originale usine miniature de pré-production au sein même de l'usine de Poissy.**

Les problèmes posés par la conception des voitures, les moyens et les processus mis en œuvre sont ainsi détectés et résolus avant même la mise sur chaîne des séries ; aucune correction ne sera nécessaire, et sur la même chaîne s'effectuera l'assemblage en continu de tous les modèles.

Depuis le 1er Avril 1975, une première tranche de 5 voitures, puis une série de 50 et enfin 300 sont sorties de l'usine miniature. Toutes ont subi les essais les plus sévères.

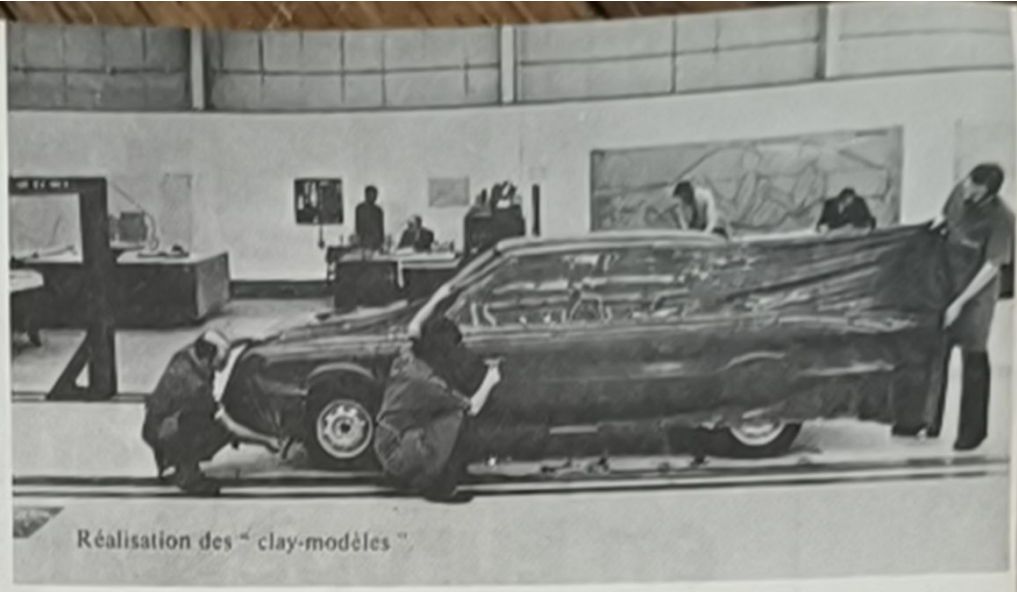
Le grand jour

Le 1er Septembre 1975, 50 voitures de pré-série ont été mises à la disposition de la presse internationale pour des essais qui duraient deux jours, tandis qu'au même moment démarrait la chaîne grande série.

Feuilletez le compte à rebours : 21 mois et demi s'étaient tout juste écoulés depuis le jour où la forme définitive de la Simca 1307-1308 avait été acceptée par le grand État-major de Chrysler-France.

Une belle performance.

J.A.



Réalisation des " clay-modèles "

un des 4 " clay-modèles " (février 1973).

Mai 1973 - la ligne définitive.

les premiers essais

Et maintenant comme partout en Europe, exigez le tachographe Kienzle.

Dans le prolongement du Tachographe, type législation française KIENZLE propose un appareil répondant aux exigences de la réglementation CEE (JO. CEE n° 1463/70 du 20-7-1970).

Le Tachographe KIENZLE a deux versions :
TCO 1311-34
1 Conducteur
TCO 1311-37
2 Membres d'équipage

KIENZLE TCO 1311-37.
2 membres d'équipage (voir JO. CEE S 43/69 du 25-3-1969 - Article I paragraphe 3) fait face à l'ensemble des soucis d'exploitation pouvant se poser dans votre parc de véhicules.

(Homologation CEE N° e1)

Cet appareil s'utilise à 1 ou 2 membres d'équipage. Il permet :
Pour le premier membre d'équipage (conducteur) :
- l'enregistrement des temps de conduite,
- la distance parcourue,
- les vitesses instantanées.

Pour le deuxième membre d'équipage :
- l'enregistrement des autres temps de travail et de présence à bord du véhicule.

Veuillez nous adresser d'autres informations sur le Kienzle EC-Tachographe 1311 et sur les stations techniques Kienzle.

Nom : _____

Firme : _____

Adresse : _____

Kienzle

tachographes
système
de gestion industrielle
taximètres
baromètres

Société d'Appareils Kienzle France
8, Avenue Gay Lussac
91380 Chilly-Mazarin
Tél. 909.74.44, Télex 69423

Vous ne pouvez plus ignorer les avantages de la marque Kienzle

une jeune fille, des fleurs et une voiture

Nuestra Señora de las Mercedes

Vuestra Merced, votre grâce, est une formule que les Espagnols emploient non dans un raffinement de politesse mais couramment en la contractant en **Vd,** en utilisant la première et la dernière lettre et qui correspond tout simplement au " Vous " français.

Au pluriel Vuestras Mercedes devient Ustedes et s'emploie pour s'adresser respectueusement à plusieurs personnes.

Mercedes, c'est aussi un prénom destiné à célébrer les mérites de la Vierge; Nuestra Senora de las Mercedes, c'est Notre-Dame-de-Grâces et Notre-Dame-de-la-Merci. Et c'est devenu par la suite le plus charmant des prénoms féminins, Grâce.

Ainsi, dans le langage de chaque instant et par le prénom que portent avec brio tant de femmes et de jeunes filles, Mercedes est sans cesse présent au cœur de millions d'Espagnols, de Mexicains et de Sud-Américains comme il est le leit-motiv de tant d'automobilistes et de grands routiers d'Europe et du monde.

Maria Jiménez del Rio.

Mercedes pour la première fois sur une calandre.

* BENZ et DAIMLER, ces deux hommes ne se connurent jamais

Karl BENZ et Gottlieb DAIMLER fondèrent l'un et l'autre leur propre entreprise quelques années après avoir construit leurs premiers moteurs à explosion; en 1883 ce fut la " Benz und C° Rheinische Gasmotorenfabrik Mannheim ", en 1890 la " Daimler Motoren Geselschaft ".

Mais ni l'un ni l'autre de ces inventeurs de génie dont le nom est désormais définitivement associé ne se connurent de leur vivant. Et pourtant CANNSTATT où travaillait DAIMLER et MANNHEIM où se trouvaient les ateliers de BENZ ne sont distants que d'une centaine de kilomètres.

A cette époque, les hommes et les idées ne circulaient guère, mais ce sont précisément des inventeurs comme DAIMLER et BENZ qui allaient ouvrir l'ère des communications faciles en réalisant des moteurs et des véhicules routiers dont les perfectionnements furent incessants.

* l'AUTRICHE et l'ESPAGNE pour baptiser une voiture allemande

1899, un conte de fées commence; toute l'Europe des Altesses royales et impériales, des financiers, des industriels, des touristes, découvre la côte d'Azur. A NICE villas et palais se construisent, entourés de jardins féeriques. Dans l'une de ces grandes demeures blanches cachées dans les palmiers une délicieuse enfant court parmi les fleurs, elle a 10 ans, elle est née à VIENNE en AUTRICHE, c'est la fille d'Emil JELLINEK, important négociant en gros et consul général d'Autriche; son prénom, Mercedes, est espagnol. Un daguerréotype de cette époque nous la montre en robe blanche; son profil est très pur, la bouche est délicatement ourlée, les yeux, très beaux, sont ombrés de longs cils, les oreilles fines et délicates s'entrevoient sous les cheveux qui tombent en larges ondulations sur les épaules. On comprend combien son père en était fier et la chérissait.

Un jour, il lui dit " Mercedes, sais-tu, je vais donner ton nom à une automobile, une de ces voitures Daimler-Phönix que construit mon ami Gottlieb ".

Car Émil JELLINEK s'est tourné très tôt vers l'automobilisme; deux ans auparavant il a visité avec grand intérêt l'usine que Gottlieb DAIMLER a installée à CANNSTATT. Il en rapporta une voiture et fit grande sensation à NICE. Ses amis, ses clients du monde de la finance et les personnalités les plus en vue de l'aristocratie internationale lui demandèrent de leur procurer de telles voitures. DAIMLER recevait ainsi des commandes de plus en plus nombreuses pour ses automobiles déjà prestigieuses, souples, confortables.

Mercedes
et l'étoile à trois branches

JELLINEK pensa que l'image de la Marque serait encore rehaussée par des succès sportifs et c'est ainsi qu'il engagea en course à NICE une DAIMLER dont la calandre portait le nom de sa fille. Ce fut le succès et dès lors Gottlieb DAIMLER, Émil JELLINEK et Wilhem MAYBACH unirent leurs efforts, leurs idées, leur talent pour promouvoir des voitures d'une nouvelle conception, moins hautes, avec un centre de gravité abaissé et des moteurs plus puissants. JELLINEK avec une rare prescience de l'avenir et un sens commercial aigu commanda 36 voitures de cette nouvelle conception (d'un montant de 550.000 marks " or "); il se réservait la représentation générale pour un certain nombre de pays et demanda que cette série porte le nom de sa fille.

L'appellation " Mercedes " fut tellement appréciée que Gottlieb DAIMLER décida de baptiser ainsi toutes ses voitures, le nom fut déposé en 1902.

Benz
et la couronne de lauriers

La suite de ce conte de fées dont l'héroïne est tout à la fois une jeune fille et une automobile, chacun la connaît.

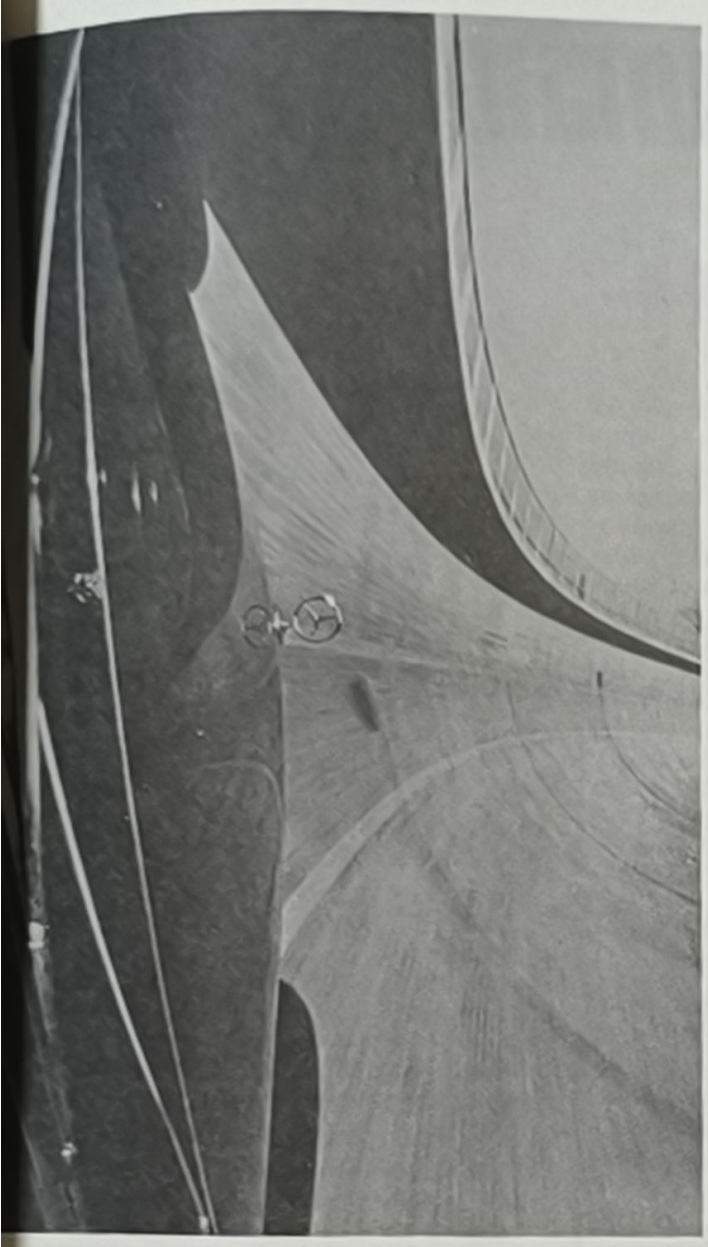
Les deux fils de DAIMLER reprirent un dessin de leur père, une étoile à 3 branches l'une désignant le ciel, l'autre la terre, la troisième la mer, domaines où règneraient les moteurs DAIMLER. Placée dans un anneau cette étoile orne depuis la calandre des Mercedes.

L'écusson actuel

La crise économique dans laquelle fut plongée l'Allemagne après 1918 obligea de nombreuses entreprises à fusionner. En 1924 DAIMLER et BENZ formèrent une union d'intérêts économiques pour les achats, la fabrication, les ventes et la promotion. Les deux maisons conservaient leur personnalité mais la logique était que tôt ou tard une fusion intervienne. Cela se passa en 1926 ; les deux fabriques d'automobiles devinrent la DAIMLER-BENZ AG avec comme emblème l'étoile à 3 branches de la DAIMLER et le nom de ses voitures, Mercedes, accompagné du nom BENZ dans un cercle décoré de deux branches de laurier.

C'est cette marque qui aujourd'hui encore orne les calandres des voitures, des camions, des tracteurs routiers qui sillonnent les routes.

Quelques uns des véhicules utilitaires, camions, tracteurs routiers, autocars, autobus, utilitaires légers, ambulances commercialisés par Mercedes-Benz France.



La piste d'essais de Stuttgart
dans l'usine Daimler-Benz,
le virage relevé à la verticale.

La 450 SEL
le joyau de la production
Daimler-Benz.

* La DAIMLER-BENZ AG en 1975

L'essentiel de l'activité de la Daimler-Benz est la construction d'automobiles, de poids lourds et d'autocars. La Société possède 8 usines en République Fédérale d'Allemagne. 114.000 personnes y sont employées. Il convient d'y ajouter le personnel des anciennes usines HANOMAG-HENSCHEL qui produisent également des véhicules lourds et des utilitaires légers ; DAIMLER-BENZ détient en effet depuis 1971 la totalité du capital de cette firme. Le capital de la maison-mère s'élève à 2 milliards 100 millions de DM. L'Émirat du Koweit s'est porté acquéreur l'an passé de 14,7 % de ce capital (la somme est comprise entre 1,5 et 2 milliards de francs). C'est le plus important investissement jamais fait par un détenteur de pétrodollars dans l'industrie occidentale.

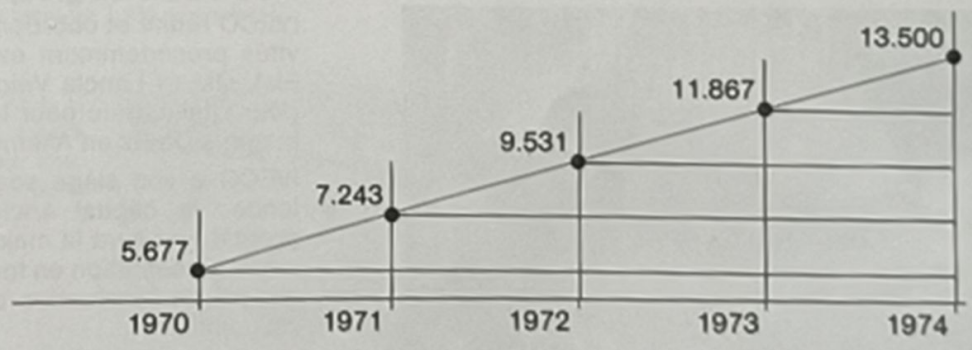
Le concern DAIMLER-BENZ détient en Allemagne et à l'étranger une part importante des actions de diverses firmes (sociétés d'investissement, de services, de constructions immobilières). La DAIMLER-BENZ est représentée dans 167 pays. 70.000 personnes sont employées à l'étranger dont 1350 chez MERCEDES-BENZ FRANCE, filiale de DAIMLER-BENZ.

* MERCEDES-BENZ FRANCE

La France est un client important pour la firme de Stuttgart : le premier en Europe pour les voitures, le premier du monde pour les véhicules utilitaires et les cars.

Sortant des chaînes de la DAIMLER-BENZ 1 voiture sur 21 et 1 camion sur 8 sont pour la France.

Mercedes est ainsi, sur le marché français, le N° 3 de tous les constructeurs de poids lourds français et étrangers. Sa progression a été spectaculaire, elle est passée de quelques dizaines de voitures et de camions par an avant la guerre à 30.000 en 1974.



En 1973, année record, les immatriculations Mercedes en France se sont accrues de 32,9 % dans les plus de 6 tonnes ; les ventes de tracteurs de 35 à 38 T ont progressées de 34,2 %.

MERCEDES-BENZ FRANCE possède une succursale voitures à PARIS, une succursale camions à SAINT-DENIS, un magasin central de pièces de rechange à MITRY-MORY à proximité de l'aéroport Charles-de-Gaulle, un centre d'importation à MOLSHEIM près de Strasbourg, des directions régionales à PARIS, ANGERS, MARSEILLE, NANCY, ROUEN, TOULOUSE.

200 concessionnaires répartis dans toute la France commercialisent les voitures, les camions, les autocars et les véhicules spéciaux " UNIMOG ".

J.Ch. A.

un géant nommé IVECO

FIAT

UNIC

LANCIA

OM

MAGIRUS-DEUTZ

IVECO, International Vehicles Corporation, est le dernier né des géants internationaux. On parlait depuis longtemps de cette concentration. On savait que le grand concern allemand Klockner-Humboldt-Deutz désirait libérer son secteur camion, autobus, autocar. FIAT de son côté était à la recherche d'un partenaire. La logique des choses (et quelques indiscrétions) incitaient la presse à suivre de près une évolution qui apparaîssait irréversible. En juillet 1974, Turin (Fiat) et Cologne (K.H.D.) annonçaient la création d'une Holding réunissant leurs départements poids lourds, autobus, autocars; le 1er janvier 1975 l'accord était effectif et le 8 avril dernier M. Umberto Agnelli (Fiat), M. Jörg Herle (K.H.D.), M. Bruno Beccaria (Fiat) réunissaient à Bruxelles la presse internationale pour annoncer la création d'IVECO entreprise commune pour la création, la construction, la commercialisation des véhicules industriels.

Dans ce numéro où sont passés en revue les principaux constructeurs continentaux il importait de décrire la structure de ce groupe véritablement européen puisqu'il réunit des entreprises italiennes, allemande et française.

IVECO, sans atteindre encore la dimension mondiale, se place immédiatement derrière Daimler-Benz et nettement en avant de Bedford, British Leyland, Ford, M.A.N., Saviem-Berliet, Volvo et Scania.

*** les atouts du groupe.**

IVECO réunit et coordonne les activités précédemment exercées par Fiat, OM et Lancia Veicoli Speciali pour l'Italie, Unic pour la France et Magirus-Deutz en Allemagne.

IVECO a son siège social en Hollande; le capital social, dont le groupe Fiat aura la majorité, est en cours de définition en fonction, également, de l'évaluation des apports respectifs.

La nouvelle société a pour président Umberto Agnelli, pour vice-président Jörg Henle, comme vice-président et administrateur délégué Bruno Beccaria. La constitution d'IVECO a été précédée par celle de quatre sociétés nationales à management national, en Italie, en France et en Allemagne :

– Fiat Veicoli Industriali Italia S.p.A., dont le siège est à Turin) rassemble les activités italiennes des marques Fiat et OM et dispose de 7 établissements où sont employés 31.000 personnes;

– Lancia Veicoli Speciali S.p.A. (dont le siège et établissements à Bolzano) emploie 2.700 personnes;

– Unic-Fiat S.A., (siège à Paris) dispose de 4 établissements et emploie 7.000 personnes;

– Magirus-Deutz AG, (siège à Ulm/Donau) dispose de 4 établissements et emploie 12.000 personnes.

Soit au total 16 usines de production et 50.000 personnes.

*** sa puissance**

Le chiffre d'affaires global en 1974 s'est élevé à environ 4,9 milliards de florins hollandais (8,609 milliards de FF) avec une production de 110.000 véhicules, dont 55.500 Fiat, 28.000 OM, 10.300 Unic, 14.000 Magirus, et 3.000 produits dans les usines Lancia.

Ces chiffres représentent 19,2 % de la production européenne de véhicules dont le PTR est supérieur à 3,5 tonnes et 22,7 % de la production des 9 pays du marché commun. Les immatriculations ont atteint environ 25 % du total de celles de la Communauté.

Le réseau de vente et d'après-vente dispose de quelques 3.000 points en Europe, dont 2.500 dans les pays de la Communauté européenne : les points de service après-vente sont 1.100 en Italie, 430 en France, 650 en Allemagne.

*

Tel est le plus récent groupe multinational européen, nouveau géant dans la compétition des constructeurs de véhicules utilitaires et de transport en commun de personnes.

Ce qui est symptomatique de la vitalité d'IVECO c'est sa vitesse de décision. Moins de 6 mois après sa présentation à Bruxelles nous avons retrouvé IVECO à Francfort. Le personnel des 4 sociétés qui le constituent a dès maintenant l'esprit de corps et l'harmonisation des gammes se prépare avec efficacité. Déjà des moteurs Deutz à refroidissement par air se trouvent sur des châssis italiens.

l'air et le feu

Insolite et d'une grande élégance, c'est le moteur atmosphérique à gaz d'Otto et Langen (1867).

Klockner-Humboldt-Deutz (K.H.D.), Magirus-Deutz, des noms que l'on entend fréquemment dans les milieux industriels européens et dans le transport routier. Que désignent-ils exactement ? K.H.D. est un groupe d'une puissance considérable et Magirus est l'un des trois constructeurs allemands de poids lourds.

L'originalité de ce constructeur est qu'il est né sous le signe du feu (ses matériels de lutte contre les incendies sont encore et toujours réputés) et que ses moteurs de camions, de tracteurs et d'autocars sont refroidis par air et ignorent ainsi le gel et l'ébullition. C'est donc sous le signe de ces deux éléments que se déroule depuis plus d'un siècle cette histoire qui réunit des noms prestigieux de pionniers de l'Automobile, Otto, Langen, Bosch, Daimler, Magirus...

Lorsque l'on survole Cologne on voit du Sud au Nord se dérouler les majestueux méandres du Rhin. Des ponts gigantesques enjambent le fleuve, dix voies ferrées contournent la célèbre cathédrale aux tours noires et la ville immense s'étend tout au long de la rive gauche.

Sur l'autre rive le long d'un faubourg verdoyant et du " parc du Rhin " se déroule la Siegburgerstrasse d'où la vue sur Cologne est extraordinaire. Ce faubourg c'est DEUTZ, petite ville rhénane qui vit naître en 1864 le moteur à " cylindrée comprimée " de l'Ingénieur Otto.

✱

A 355 kilomètres de Deutz à vol d'oiseau, Ulm s'étend elle aussi sur la rive d'un fleuve majestueux. Et il faut également traverser les ponts et prendre du recul. Par delà le Danube on admirera de la rive droite le panorama non moins célèbre des remparts d'Ulm, des tours, des maisons à pignons et de la flèche de la cathédrale qui avec ses 161 m est la plus haute du monde. Ici en 1864 un industriel, C.D. MAGIRUS avait fondé un atelier de construction de matériel de lutte contre l'incendie. Réputée dans l'Europe entière pour la qualité de ses fabrications, l'affaire Magirus devait à partir de 1916 se lancer dans la production de camions et d'autocars.

Et c'est la silhouette de la flèche de la cathédrale qui deviendra le graphisme de la marque Magirus.

✱

MAGIRUS à Ulm, Otto à DEUTZ c'était il y a un siècle, en 1864. Et c'est l'histoire d'hommes qui unirent leurs efforts pour construire des moteurs, des machines, des véhicules. Et un jour ce fut la création de la KLOCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ.

1864, à Cologne Nicolaus August Otto et Eugen Langen fondent la Société Otto et Cie pour la construction de moteurs actionnés par le gaz d'éclairage. Trois ans plus tard ils obtiennent à Paris à l'Exposition Universelle la grande Médaille d'Or. Leur moteur est désormais connu, il équipe des ateliers d'artisans et des fabriques ; l'Angleterre, l'Autriche, la France en obtiennent des licences pour sa construction en série. A Cologne les ateliers d'Otto et Langen sont devenus trop petits et c'est au faubourg de Deutz que s'implantent les nouvelles installations. Déjà les moteurs Deutz se vendent dans tous les continents. A cette époque les fondateurs de la " Gasmotorenfabrik Deutz " comptent parmi leurs collaborateurs un certain Daimler qui pendant dix ans va se consacrer au perfectionnement de leurs machines et qui plus tard deviendra à son tour un des grands noms de l'automobile.

En 1876 Otto réalise son premier moteur à quatre temps et imagine l'allumage électrique selon un dispositif dont Robert Bosch devait s'inspirer.

Mais déjà le gaz d'éclairage cède la place aux carburants liquides, essence, pétrole lampant et alcool à brûler. Et c'est l'envolée industrielle, le XIXe siècle s'achève, les moteurs Deutz sont utilisés dans les mines et sur les navires.

En 1902 Deutz a construit plus de 70.000 moteurs d'une puissance totale de 400.000 ch et l'usine emploie 2.500 personnes.

Magirus 1904, la première échelle automobile tournante de pompiers.

En 1912 c'est la sortie du premier moteur Diesel sans compresseur et à injection directe. Après la première guerre débute la construction en série de tracteurs agricoles diesel.

A Ulm, un certain C.D. Magirus avait suivi une voie parallèle. Il avait acquis une réputation justifiée dans la construction d'échelles et d'équipements de pompiers. Bientôt son usine fut la plus importante d'Europe dans cette spécialité et en 1904 il décida de motoriser ses véhicules de lutte contre l'incendie. Les archives de la Maison conservent encore une photographie de la première échelle de pompier à socle rotatif et à poste de conduite avancé. Peu à peu tous les véhicules communaux et utilitaires deviennent automobiles. La réputation de Deutz à Cologne ouvre la voie à une collaboration technique suivie qui conduira à une fusion des deux Sociétés en 1936.

Les premiers titres bancaires de la Gasmotoren-Fabrik à Cologne - Deutz.

Peter Klöckner
(1863 - 1940)

Une fois encore remontons le cours de l'histoire et revenons à Cologne. En 1856 avaient été fondées les usines Humboldt spécialisées dans les équipements de mines et dans les concasseurs et broyeurs de minerais. La première laverie de charbon en continu avec criblage et chargement mécaniques fut conçue et réalisée par la Humboldt AG dès 1860. Dès lors les activités de la Société se multiplient, telles qu'installations de cimenteries, constructions de ponts, de charpentes métalliques, de fours à grillages.

La puissance d'Humboldt, le dynamisme de Deutz s'associèrent dès 1930. P. Klöckner devait compléter la fusion. C'est lui en effet qui en 1938 réunit la Motorenfabrik Deutz, la Motorenfabrik Oberursel, la Maschinenfabrik Humboldt et la Lastkraftwagenfabrik C.D. Magirus sous la raison sociale " Klöckner-Humboldt-Deutz AG ". Les Vereinigte Westdeutsche Wagonfabriken AG de Cologne-Deutz et de Mayence, absorbées en 1959 par la société, complètent de leur vaste programme de construction de matériels roulants ferroviaires l'éventail de la production de moteurs et de véhicules.

Les gros Magirus-Deutz M. 290 D 26 K version 6 x 4 et ci-dessous un M 130 M 11 FL de la gamme moyenne.

Passer en revue cet éventail complet de productions industrielles dépasserait le cadre de cette revue. La clientèle française doit pourtant connaître la puissance considérable du groupe Klöckner-Humboldt-Deutz. Sa production comprend des moteurs diesel de 5 à 6.500 ch, des moteurs à gaz de 125 à 1.970 ch, des groupes électrogènes, des camions, des autocars, des véhicules anti-incendie, des véhicules de voirie, des véhicules spéciaux, des tracteurs agricoles, des tracteurs à chenilles, des locomotives diesel, du matériel ferroviaire, des turbo-réacteurs d'aviation, des turbines à gaz, des équipements pour les cimenteries, pour les industries minières, métallurgiques et chimiques, des charpentes et des constructions métalliques, des installations de régulation et d'automation.

En un siècle, les ateliers d'une modeste ruelle de Cologne sont devenus un complexe de plus de 30.000 ouvriers et employés. Le groupe Klöckner-Humboldt-Deutz dispose d'un immense programme de production. Son réseau d'Après-Vente et ses 250 représentants sont implantés dans 135 pays.

plus encore que
l'image de marque

Mercedes-Benz

symbole

de qualité

du service

de rentabilité

les poids lourds Mercedes

les autocars Mercedes

Mercedes-Benz

les meilleures berlines du monde

Jacques POCH

" je mise sur une nouvelle philosophie de l'automobile "

A 63 ans, Monsieur Jacques POCH a conservé tout le dynamisme, tout l'enthousiasme de ses 20 ans. C'était alors la grande époque de l'automobile. Les voitures n'offraient pas la fiabilité, la sécurité qu'elles ont aujourd'hui, mais à côté des véhicules de série il y avait des modèles splendides, carrossés avec un soin jaloux, des roadsters, des coupés, des cabriolets, des berlines de voyage, des coachs étourdissants. Il fallait être fin pilote pour les conduire, il n'y avait pas d'autoroutes (sauf en Italie et en Allemagne) mais nos routes nationales bordées d'arbres, exemptes le plus souvent de panneaux publicitaires étaient parfaitement entretenues. Il n'y avait pas de limitations de vitesse, sinon celles que vous imposaient le moteur, les pneus... et votre talent. " *Faire de la route* " était synonyme de liberté et d'indépendance ; ces joies sont à jamais révolues.

Nous évoquions ces jours merveilleux et communions dans les mêmes souvenirs, le Président Jacques POCH et moi-même dans son bureau confortable, ouaté, silencieux où il doit faire si bon à travailler en toute sérénité.

" J'avais à peine dix ans lorsque j'ai appris à conduire. Et sur quelle route prédestinée, celle des 24 heures du Mans. Mon père possédait une importante scierie, à Arnage, près du célèbre virage.

" Après mes études, passionné de mécanique, j'entrais dans la plus ancienne affaire automobile française, la Société Parisienne, concessionnaire Panhard, 17, Avenue de la Grande Armée à l'angle de la rue de Tilsitt ". Et nous sourions tous deux en pensant que l'un et l'autre nous nous sommes peut-être rencontrés au sommet de l'immeuble ou était installé... un mini-golf fort apprécié de par sa situation (on y dominait tout Paris) et de par l'élégance des jeunes femmes qui le fréquentaient.

" Être dans l'Automobile supposait d'avoir des relations choisies ; les voitures étaient d'un tel prix que les plus belles étaient réservées à ceux qui possédaient de hauts moyens. Aux Champs-Élysées comme à la Grande-Armée les automobiles paradaient en vitrines sur de somptueux tapis d'Orient. Le vendeur, cheveux gominés et cigarette blonde à la main, feuilletait nonchalamment les revues spécialisées et ne quittait pas son fauteuil pour accueillir les visiteurs. Il avait ses clients, des amis, et n'était là que pour eux ".

Jacques POCH a connu toutes les personnalités d'alors. Pouvons-nous espérer qu'un jour il écrira le plus spirituel des livres sur cet entre-deux-guerres de l'Automobile où celle-ci se confond intimement avec l'Histoire tout court ?

Mais la roue tourne vite. Après avoir couru 7 fois au Mans, vécu l'ambiance exaltante des circuits où les pavillons multicolores claquent au vent dans l'odeur subtile du ricin des moteurs de compétition, Jacques POCH vit maintenant en compagnie des gazogènes. La fortune des armes nous a été contraire, l'occupation ennemie s'est abattue sur la France avec son cortège de restrictions, de misères, et le charbon de bois a remplacé " *l'essence de tourisme* " des jours d'antan.

" Après guerre l'automobile a bien changé, la 4 CV et la Dyna Panhard sont les reines du marché... avec les voitures d'occasion que l'on remet en état. A cette époque les Tchèques, qui ont toujours été d'excellents mécaniciens, construisaient une Skoda toute nouvelle ". Jacques POCH la découvre, prend la représentation pour la France, en vend 100 à 150 par an.

Nous évoquons d'autres souvenirs, la 3 roues Goliath 2 temps de Borgward, et la Gogomobil 2 temps 250 et 400 cm^3. *" Comment vouliez-vous qu'on vende cette voiture avec un nom aussi ridicule ! "*. Devenue Isar et Glas – *" Rappelez-vous la magnifique 8 cylindres "* – l'affaire fut rachetée par BMW.

Nous sommes maintenant en 1965, Jacques POCH devine l'importance que va prendre l'industrie automobile soviétique. Là-bas tout est à créer, rien n'existe dans le domaine de la motorisation et les Russes, c'est bien connu, ont une perpétuelle envie de se déplacer, de voir du pays. L'usine Togliatti est en projet, elle sera dans quelques années la plus belle usine du monde. En attendant, Jacques POCH importe en France une voiture solide, fruste, quasiment incassable, la Moskwitch dont l'un des tous premiers essais a paru ici même dans nos colonnes. Mais elle n'a jamais correspondu aux goûts de nos compatriotes. Tandis que la Lada...

la Lada

Car entre temps le parc de l'Union Soviétique a atteint 3,5 millions de voitures particulières. *" L'Usine Togliatti a surgi de la steppe à 1.000 Km de Moscou. Elle couvre 600 hectares (60 fois la place de la Concorde), elle emploie 70.000 ouvriers, elle comporte 150 Km de convoyeurs et 250 chaînes automatiques pour construire les Lada 1200, 1300 et 1500 cm^3.*

" Celle-ci est sortie en Avril 70 ; 172.000 voitures étaient produites en 1971, et le rythme s'élevait l'année passée à 660.000 voitures, l'objectif étant de 1.500.000 ".

En France, Jacques POCH est prêt ; *" 1.805 Lada ont été commercialisées en 1973 et les prévisions sont de 5.000 pour 1975. Le siège social de Bezons couvre 5.000 m^2 et comprend Direction Générale, Direction Commerciale, Service comptable, après-ventes, pièces détachées, informatique, publicité, école d'après-vente "*.

" En Alsace le parc de 50.000 m^2 réceptionne, stocke, francise et expédie les voitures. ".

" Et dans toute la France on compte un réseau de 200 concessionnaires et agents réparateurs ".

" Le Service de pièces détachées est de 350 tonnes de pièces en stock constant ".

Car la conjoncture actuelle a bouleversé toutes les données du marché de l'automobile. Il y a 2 ans on parlait encore de *la voiture " objet de consommation "*, tout juste bonne à jeter au bout de x milliers de Km ; comme un vulgaire briquet, l'automobile ne devait plus se réparer. Le bon sens français n'a jamais apprécié, suivi, approuvé cette politique. La crise de l'énergie, la crise de croissance nous ont ramené à la notion de capital-voiture avec ce que ce concept implique de solidité, de sérieux, de permanence.

Le Corbusier parlait non pas d'immeubles ou de maisons mais de " *machines à habiter* ". La voiture de demain sera une " *machine à se déplacer* " et rien d'autre.

Jacques POCH, son fils Jean-Jacques et toute l'équipe des Établissements POCH misent dès à présent sur cette nouvelle philosophie de l'automobile.

Jean AUVIGNE

Nous publierons dans le prochain N° le compte-rendu complet d'essai de la LADA.

le transport en commun

une chance pour l'autobus

une chance pour l'autocar

SAVIEM

L'industrie automobile est sérieusement touchée. Pourquoi ?

– parce que le ***prix du carburant*** *a augmenté considérablement (mais le pourcentage des taxes est demeuré le même, d'où bénéfices accrus pour l'État).*

– parce que le renchérissement des denrées alimentaires, des loyers, des vêtements a amené ***une diminution du niveau de vie*** *des travailleurs et qu'ils se servent moins de leur voiture.*

– parce que si la limitation de vitesse à 130 Km/h sur autoroute (soit généralement 140 au compteur) est acceptable, ***la limitation à 90*** *sur la quasi totalité du réseau gêne considérablement les déplacements d'affaires, en semaine.*

– parce qu'enfin ***un certain climat*** *se développe qui a pour but d'écœurer l'automobiliste, de le dissuader d'utiliser sa voiture (répression, contrôles, interdictions de stationnement, augmentation des amendes, des primes d'assurances, de la vignette etc... etc...).*

* ***CONSÉQUENCES***

- ***En ville*** *retour net vers l'autobus et développement du 2 roues (mais en juillet prochain obligation pour les cyclomotoristes de porter un casque. Pour piloter un engin qui roule à 28 km/h !).*
- ***Pour les déplacements interurbains,*** *développement du car de ligne.*
- ***Pour le grand tourisme,*** *attrait considérable de l'autocar de grand luxe, des voyages organisés. Tentons de faire le point sur ces aspects du transport en commun de personnes.*

les voyageurs contestataires

la ceinture !!!

Nous sommes tenté d'intituler ce paragraphe " ***l'autobus ou la nef des fous*** *". Que voyons-nous à Paris, de 7 h 30 à 9 h et de 18 h à 19 h ? Des employés, femmes et hommes, posés en rangs d'oignons dans ou à côté (car les abri-bus sont trop petits) de l'arrêt de l'autobus. Ils guettent anxieusement l'arrivée de celui-ci, consultent leur montre, s'inquiètent, s'agacent, se décident à prendre un taxi. Ceux qui n'ont pas perdu courage voient arriver 2, 3 véhicules de la même ligne, ils montent à bord,* ***l'emmarchement est trop haut,*** *en règle générale, pour les personnes âgées, car les machinistes dédaignent maintenant de se ranger le long du trottoir et les constructeurs ont calculé la 1re marche en fonction du trottoir.*

Les voici installés, nos voyageurs, sur ***des banquettes étroites recouvertes de plastique inconfortable,*** *chaud l'été, froid l'hiver.* ***Beaucoup sont debout*** *et se tiennent comme ils peuvent.* ***Il n'y a pas d'emplacement pour les bagages. Le démarrage n'est pas très progressif, les ralentissements sont secs*** *(il faut gagner du temps, mais nous ne sommes pourtant pas à Monthléry). Au point de vue sécurité* ***il est assez plaisant de noter que le port de la ceinture va être obligatoire en ville pour les automobilistes mais en autobus, debout ou assis nous n'avons rien pour nous retenir.***

en pleine contestation

pas à pas, à moitié vides

Question ambiance, n'en parlons pas. ***Éclairage trop faible, chauffage ou ventilation insuffisants ; quant au silence !*** *Mais tout ceci n'est rien ; le drame de l'autobus commence avec sa lenteur à se déplacer. Serré de toutes parts par les voitures,* ***il avance pas à pas.*** *Et puisqu'il est tellement mal commode, il perd sa clientèle au profit de la voiture individuelle, du métro, du taxi, du 2 roues.* ***Et à moitié vide il devient aussi ridicule dans le trafic urbain que ces voitures immenses qui ne transportent qu'une seule personne.*** *Et pourtant, la courbe de fréquention de l'autobus remonte. On lui aménage des couloirs réservés, et comme il est plus sobre que les 15 voitures qui transporteraient l'équivalent de voyageurs, on fait tout, en haut lieu pour faciliter son développement. Certains constructeurs qui ne juraient que par le poids lourd découvrent le marché considérable que représente l'autobus et le car de ligne.* ***La concurrence est sévère et l'usager en sera le bénéficiaire.***

dès à présent les autobus de demain

SETRA-KÄSSBOHRER

MERCEDES

- ***Silence et confort tout d'abord.*** *Le Mercédes 0.305 est tellement silencieux et bien suspendu que là où il est en service avec des autobus d'autres marques, les voyageurs laissent passer ces derniers pour monter dans les 0.305*

- ***Prévenances.*** *Chez SAVIEM, la décoration intérieure, l'éclairage, la disposition des sièges, le revêtement de ceux-ci en tissus clairs et gais, la peinture ont été très intelligemment étudiés. Des réalisations comme l'autobus " Design ", le bus-phone, les SC 10 de Montpellier et d'Angers sont remarquables et le nouveau modèle à l'étude, en collaboration avec la R.A.T.P., devrait rallier les suffrages des parisiens.*

BERLIET collaborera certainement aux études effectuées par les ingénieurs de la Saviem à Suresnes ; mais déjà le PR 100 de Perpignan est l'un des plus beaux véhicules urbains actuels.

Un tel regain d'intérêt pour les transports en commun a incité tous les constructeurs de véhicules utilitaires à se lancer dans la lutte. Le marché est important, nombre d'autobus sont à réformer et à mettre à la ferraille (un bus vit entre 15 et 20 ans) et les décisions d'achat se prendront dans les mois à venir.

Saviem, Berliet, Mercedes sont sur les rangs mais également Fiat (421 AL), Kässbohrer (SG 180), Néoplan, Magirus-Deutz (SH 110 et L 117), Volvo (B 59), British Leyland (National Bus), Scania (CR 111), Menarini et Jonckheere. *Plusieurs constructeurs étrangers offrent leurs plate-formes à carrosser et* ***déjà Heuliez et Mercedes collaborent ensemble (0.305 HLZ).*** *D'autres carrossiers français sauront-ils saisir la chance ?*

Autre argument en faveur de l'autobus : tous les gadgets urbains (véhicules sur coussin d'air, suspendus, guidés par roulettes latérales, etc...) ont fait long feu. Les expériences tentées en ce sens aux États-Unis se sont soldées par un déficit important d'exploitation.

des petits trains qui coûtent cher

Le tramway lui même - on s'agite beaucoup à son propos - est loin d'être convaincant. Lui aussi, comme les gadgets précités, nécessite une infrastructure lourde, disgracieuse (fils et poteaux), définitive... et coûteuse. Les municipalités savent compter et pour créer des couloirs réservés, il suffit pratiquement d'un trait de peinture sur la chaussée'e. Et cela nous ramène à la contestation unanime des usagers contre l'autobus.

dos fils !
dos poteaux !
dos rails !

Que veulent-ils donc ces voyageurs : du confort ou de la vitesse ?

*Eh bien, on peut aujourd'hui l'affirmer : le tissu, la moquette, les couleurs, le " Design "... bon... pourquoi pas ? Mais ce que l'on veut c'est **AVANT TOUT SE DEPLACER RAPIDEMENT, en SOUPLESSE et en SILENCE.***

La cause est entendue, à bon entendeur (à bons constructeurs) salut et à charge maintenant aux municipalités de créer des réseaux cohérents d'autobus en site propre.

La contestation silencieuse (en fait la désaffection) des voyageurs urbains aura finalement gagné la partie.

vite,
en souplesse,
sans bruit,

les constructeurs contestataires

Tous les deux ans, au printemps, les constructeurs d'autocars et d'autobus sont conviés à participer à la Semaine Internationale du Car, soit à Nice, soit à Monaco.

la Semaine internationale du Car

*Mieux qu'un Salon traditionnel où les véhicules sont exposés bien sagement sur les stands garnis d'inévitables plantes vertes, de banderoles et de comptoirs publicitaires, la Semaine Internationale comporte des épreuves de freinage, d'accélération, de maniabilité. **Les autocars roulent, sont présentés de façon dynamique, on les entend, on juge leur maniabilité** et ils peuvent même dans les jours précédant la " Semaine " participer à un Rallye Europe-Côte d'Azur. C'est donc **une plate-forme exceptionnelle pour présenter sa production,** tellement exceptionnelle que les constructeurs et carrossiers français ont dit " il faudrait peut-être maintenant, nous aussi, aller montrer nos autocars en Allemagne, en Italie, en Autriche, en Grande-Bretagne, en Scandinavie, en Yougoslavie, en U.R.S.S., bref, partout ailleurs qu'en France où les Allemends et les Italiens se régalent en venant vendre leurs produits sur nos plate-bandes. Cette querelle qui a abouti cette année à l'abstention de Saviem, Berliet, Fiat et des carrosiers français, est bien connue de tous les professionnels de l'autocar. Il fallait pourtant l'exposer à nos jeunes lecteurs, futurs hommes du transport, a qui ce numéro est destiné.*

Cette contestation d'une Semaine officielle, avec jury sévère, constitué de spécialistes éminents, rend difficile la tâche des organisateurs. Si la France n'organisait plus (ce qu'à Dieu ne plaise) cette manifestation bisannuelle, l'Allemagne serait toute prête à reprendre le flambeau. On ne s'est pas gêné pour le dire à Monaco en Mai dernier.

l'autocar de grand luxe en plein essor

NEOPLAN

G.T.

SETRA-KÄSSBOHRER S. 150

Mais là encore c'est l'usager qui aura le dernier mot. De quoi s'agit-il en effet ?

Si le voyageur des villes veut des transports rapides, ***le passager d'autocar veut du GRAND TOURISME EXCEPTIONNEL.*** *D'où la vogue des autocars à étage, avec tables et bar au rez-de-chaussée, toilettes et vestiaire à l'entre-sol et vue panoramique au premier étage ; d'où le succès des intérieurs luxueux avec sièges recouverts de tissus de laine, avec des éclairages d'ambiance, des lampes individuelles, avec une climatisation parfaite (on n'ouvre pas les glaces latérales dans un autocar), avec hauts parleurs stéréo, écouteurs individuels, stores déroulables, emplacement pour bagages à main. Ces engins splendides qui valent jusqu'à 65 millions d'anciens francs sont autrement mieux conçus et plus agréables que la classe touriste de tous les avions actuels.*

C'est à bord de ces autocars que toute une clientèle nouvelle voyage, clientèle constituée par vous les jeunes ; maisons de la culture, foyers, comités d'entreprises, écoles petites ou grandes, privées ou publiques, ***tout le monde aujourd'hui veut du VOYAGE en AUTOCAR,*** *et pas le Mont-Saint-Michel, les châteaux de la Loire ou la route des Alpes, non, le Sahara, le Moyen-Orient, le Cap-Nord, l'U.R.S.S. Pas de soucis d'itinéraire, de réservations d'hôtels et de restaurants, pas d'inquiétudes pour la mécanique, les assurances et les douanes, des chauffeurs super-qualifiés, des hôtesses, des accompagnateurs rôdés aux formalités administratives et parlant la langue des pays traversés sont là pour çà, et surtout les prix fermes et les forfaits bien établis à l'inscription sont des arguments majeurs.*

Voilà ce qui fait le succès du voyage en autocar ***et de nouveaux passagers se pointent aussi au départ : ceux du 3e âge.***

Monsieur est à la retraite. Madame bien souvent aussi. On a, certes, une 2 CV ou une Renault 4 ; mais pour les grandes vacances et les week-end prolongés rien ne vaut l'autocar. Le week-end c'est plutôt, à vrai dire un ou deux jours ***dans*** *la semaine, ces jours creux de l'hôtellerie et pour les vacances, ni Juillet, ni Août ; mais Avril, Mai, Juin ou Septembre.*

Attention cependant, comme autocar les uns et les autres ne veulent ***pas celui qui toute la semaine a assuré les transports du personnel,*** *de la ville à l'usine, les allées et venus entre les ateliers et la cantine, le ramassage scolaire ou les déplacements entre Orly et tel Palais des Congrès.* ***Des plus jeunes aux plus vieux ce que l'on exige c'est le Grand Tourisme ;*** *GT initiales magiques.*

Et ces paquebots de la route, qui les construit aujourd'hui ! Si vous étiez à Monaco, à la dernière Semaine du Car vous connaissez la réponse.

Tout cela pour dire aux jeunes : la profession remue, elle est en plein renouveau, elle offre de nombreux postes, conducteurs, mécaniciens, chefs d'atelier, chefs de garage, dispatchers, accompagnateurs, hôtesses, interprètes, chefs d'entreprise à ceux qui sont courageux, qui aiment les contacts avec la clientèle et dans le cas de l'autocar GT sont attirés par les voyages en lointains pays.

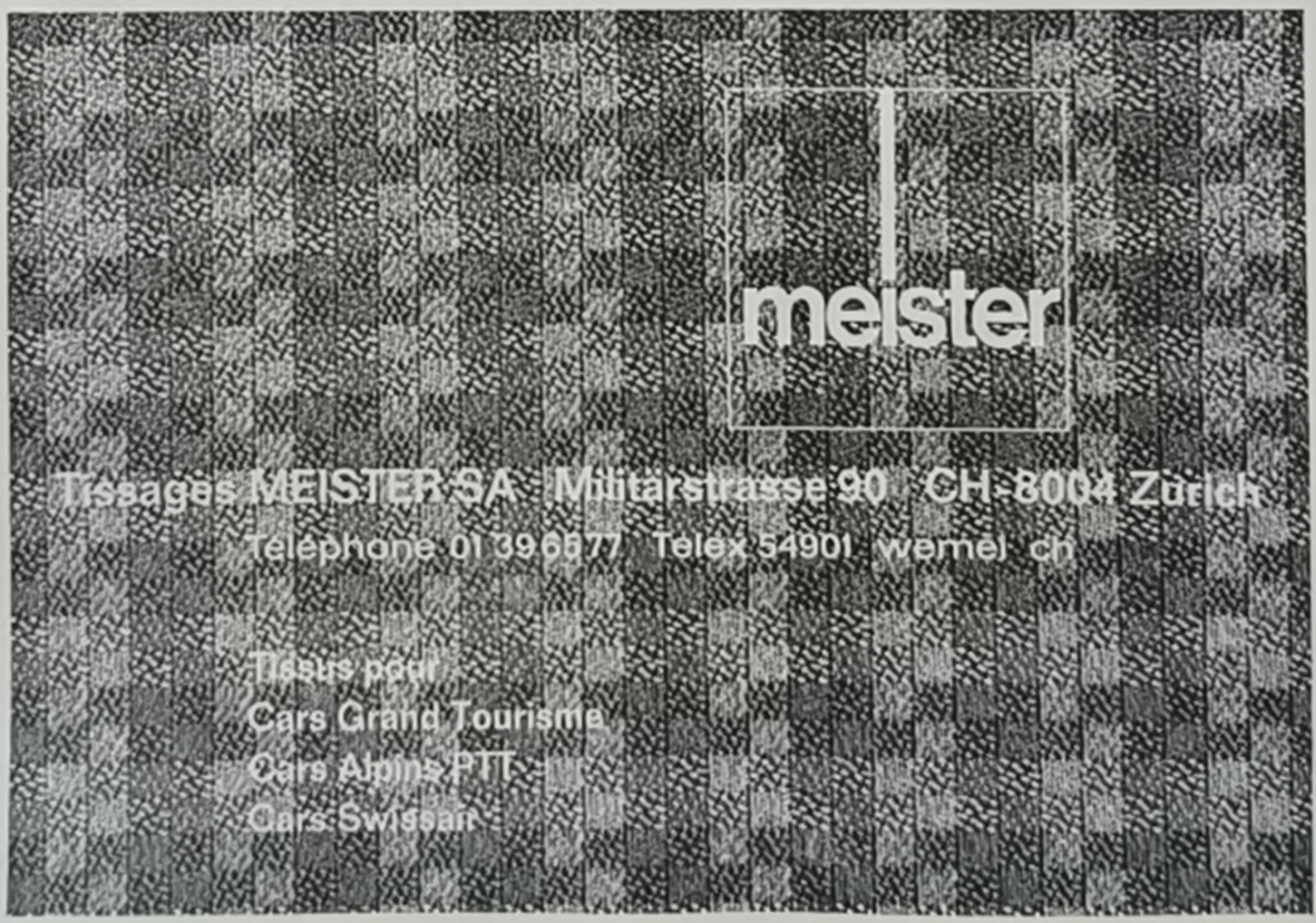
Nathalie RISLE

UNE CONSTRUCTION ADAPTÉE A LA DEMANDE
DE LA PETITE SÉRIE AU SUR-MESURE

Pinsard & Faucheux

Construction – Transformations
Bennes - Plateaux spéciaux
Fourgons - Grues
Hayons élévateurs
Sellerie - Bâches

754, rue de la Montjoie, 45400 SARAN
B.P. 30 - 45400 FLEURY-LES-AUBRAIS
Tél. : (38) 87.38.66



Lada. On les appelle "Les Dures"

Lada. On les appelle "Les Dures", parce qu'elles sont faites pour résister aussi bien aux étés torrides qu'aux hivers sibériens.

Lada. On les appelle "Les Dures" parce qu'elles sont plus robustes que les autres, leur tôle est plus épaisse, leur traitement anti-corrosion plus efficace.

Lada. On les appelle "Les Dures" parce qu'elles possèdent un moteur puissant et robuste : 4 cylindres, 5 paliers, arbre à cames en tête, parce qu'elles sont pourvues d'un double circuit de frein avec répartiteur, parce qu'elles sont équipées de pneus à carcasse radiale et d'un pare-brise en verre feuilleté.

Lada. On les appelle "Les Dures". Mais attention, toute cette robustesse ne les empêche pas d'être dotées d'un confort et d'un prix tels... qu'on pourrait également les appeler "Les Douces".

Les automobilistes ne s'y trompent pas. Le nombre des Lada en circulation a encore triplé cette année en France.

Lada 1200 : 14.100 f*
Lada 1200 break : 15.200 f* Lada 1300 : 15.100 f*
Lada 1500 : 16.600 f*

* Plus frais de mise à disposition et transport 690 f

LADA

200 CONCESSIONNAIRES EN FRANCE
IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE :
ETS JACQUES POCH 5 RUE JEAN-JAURÈS
95870 BEZONS TÉL. 982.09.71
SALON DE L'AUTO : STAND Nº 20 HALL C

Lada. "Les Dures" faites pour durer.

courage s'écrit "36"

André CHARDONNET, une force de la nature ; il se dégage de lui une sympathie peu commune. Son dynamisme et sa compétence ont insufflé à son réseau de vente et d'après-vente une image de marque de haute valeur. A l'heure actuelle, le réseau du Groupe Chardonnet est probablement le meilleur de toute la France. A tous les échelons règnent le souci de la qualité, le respect du client, le sens du " service ", ce mot SERVICE si galvaudé par ailleurs mais qui exprime bien ce que l'automobiliste attend de la préparation, de la mise au point, de l'entretien, de la réparation de son automobile.

Comment cette organisation a-t-elle été mise sur pied ? Cette histoire, pour nos jeunes lecteurs, a valeur d'exemple.

André Chardonnet, 52 ans, marié, un fils de 22 ans qui poursuit ses études à l'École Supérieure de Commerce et qui sera dans quelques années un collaborateur apprécié ; bon sang ne saurait mentir.

Pour André tout commence en 1939 ; son père tient un garage et dirige un cabinet d'assurances. La guerre éclate, il est mobilisé, rejoint les armées. C'est le jeune André qui va gérer le portefeuille. Le voici d'un seul coup dans le bain des assurances spécialisées en automobile et en poids lourd.

En 1945, la paix revenue, André passionné de mécanique, se lance dans la réparation d'automobiles. On sortait de la guerre, le parc n'existait plus ; une seule solution acheter du matériel au Service des Domaines, le remettre en état. C'est la période héroïque où l'on fait feu de tout bois pour redonner aux français de quoi rouler et travailler.

• L'école de la course

André Chardonnet se lie d'amitié avec Raymond Sommer, un de nos grands pilotes de course. Par lui il découvre BMW et se spécialise dans la vente et la réparation des 321, 326, 327, 328 ces voitures aux grands capots et à la calandre haute et étroite surmontée de l'écusson de Bavière, bleu et blanc.

En Octobre 49, Chardonnet devient importateur des 2 litres Bristol, ces bêtes de race qui sont réservées à une élite, Alain de Rothschild, Hennessy, les Prouvost deviennent ses clients.

Quelques mois plus tard, c'est réellement le début du réseau : installation à Pantin avec un service occasion BMW, représentation des Bristols (du groupe Bristol Aviation) et distribution des Simca 8 1.200 et Simca 6).

André prend de l'influence et du poids, moralement et physiquement. " Je tenais plus dans les cockpits " me dit-il, et je ne pouvais donc conduire en course ". Mais il règne, en maître absolu, sur la mise au point et la présentation des Bristols et spécialement de la petite AC Bristol de 2 litres. Il est à Montlhéry, au circuit de Comminges, au Grand Prix de Lyon, à la coupe des Alpes, au Rallye Liège-Rome-Liège et surtout à celui de Monte-Carlo qu'il dispute sur AC Bristol et DS 19. (Cette DS 19 qui donnait tout juste, à cette époque, 75 ch sous le pied).

Courage s'écrit " 36 " "

Le courage d'André Chardonnet est bien connu. Un exemple : en 1958 dans ce rallye de Monte-Carlo il part de Lisbonne.

Le temps est si épouvantable, neige, pluie, glace, que la course ne débute véritablement pour son équipage qu'à Madrid. Alors commence une véritable épopée, son coéquipier malade ne peut le relayer au volant. " Abandonner ? Pas question, je suis seul à conduire pendant 4.000 Km. Et cela dure trois jours et trois nuits. Je compte les heures, la nuit du mercredi au jeudi je roule, la journée du jeudi je roule encore, la nuit du jeudi au vendredi, l'étape se précise et puis la dernière nuit, du vendredi au samedi, à 500 Km de Monte-Carlo une extrême fatigue m'envahit, je vois des arbres, des arbres le long de la route, je crois deviner des charettes, des tombereaux... coup de freins, reprises. A 2 h, 3 h du matin, je ne sais plus, une eau glacée tombe d'une cascade, je m'arrête, m'inonde le visage. Me voilà retapé, revigoré. Je remonte à bord, démarre, passe les vitesses, négocie les virages à l'extrême limite des possibilités, la vie est belle. Nous sommes le 22 Janvier, le jour se lève, j'arrive ".

" Au poste de contrôle sur le port de Monaco, on m'attend et certains sont sceptiques. Notre ami, Jean-Claude Moulin, répète sans arrêts, il arrivera, il arrivera... et j'arrive, je suis 36e et seules 36 voitures ont terminé dans les délais ".

Admirable victoire de la volonté, magnifique école de la course à qui ont sacrifié tout. L'effort a été tel qu'André désormais prend le chiffre 36 comme talisman. Sur ses voitures, depuis cette date, figure toujours un 36 dans l'immatriculation.

• Les italiennes, les polonaises, les yougoslaves.

- Maintenant – nous sommes en 1960 – le réseau comprend 100 concessionnaires ". " Nous n'avions que 10 Agents en France en 1950 pour commercialiser les Bristol, et 10 ans plus tard nous importons les Neckar (de Fiat Heilbronn). Début 1962 le chiffre monte à 200 concessionnaires et en Avril de la même année, je me lance dans la distribution de l'Autobianchi, une petite 3 CV avec la mécanique de la Fiat 500. Le réseau monte à 250 concessionnaires.

En 1965, Autobianchi sort la Primula, et c'est nous qui la représentons en France ; vous ne l'avez pas oubliée, me dit André Chardonnet ; ce modèle fut le précurseur des voitures actuelles avec son moteur transversal et sa boîte en ligne. Ah ! elle a fait école ".

En 1969, c'est la A.111, distribuée à partir du mois d'octobre, en parallèle avec le réseau Citroën. C'était l'époque du grand flirt Fiat-Citroën.

Un an plus tard, Giovanni Agnelli a réussi dans ses pourparlers avec les pays de l'Est, et André Chardonnet se met en rapport avec les Polonais. L'excellente Polski fait son entrée à Bobigny dans les nouvelles installations du Groupe Chardonnet et nous sommes, à Autocar, parmi les premiers à essayer cette voiture solide et brillante. En Juin 1973, André signe un accord avec les Yougoslaves et importe la Zastawa.

Et nous voici en 1975. Autobianchi et Lancia se regroupent au sein de Fiat. Lancia qui n'avait qu'une timide audience en France est maintenant commercialisée pour la " Société Chardonnet distribution ", Polski restant dans " Chardonnet S.A. ". Le groupe est maintenant fort de 270 points d'assistance.

*

Telles sont, trop rapidement brossées, les étapes d'une réussite toute entière fondée sur la volonté, le courage et l'aide efficace et constante d'une épouse qui a toujours été pour André Chardonnet sa première collaboratrice.

Vice-Présidente de la S.A. CHARDONNET, s'occupant plus spécialement de la partie administrative, de la Division Motorac (importation et distribution de pistons, chemises, coussinets, soupapes, etc.) Madame Chardonnet illustre bien le rôle irremplaçable de l'épouse dans nos métiers.

Jeunes gens qui nous lisez, sachez que vous aussi, dans l'Automobile et le Transport, si vous êtes tenaces et travailleurs, tous les espoirs vous sont permis.

Jean AUVIGNE.

une partie des installations CHARDONNET à Saint-Florentin.

les établissements de Bobigny.

Restaurant Lamazère

La cuisine du Périgord et des Pays d'Oc à son apogée.
Des recettes subtiles : Truffes chaudes et foie gras frais.
Foie gras de canard aux raisins, flambé à l'Armagnac, déglacé au Sauterne, et le plat suprême, le Cassoulet au Confit d'Oie, une merveille. Le climat et l'ambiance sont dignes de la table. - Déjeuner, dîner, souper.

23, rue de Ponthieu, 75008 Paris - Tél. : Ély. 66.66 - 225.46.58

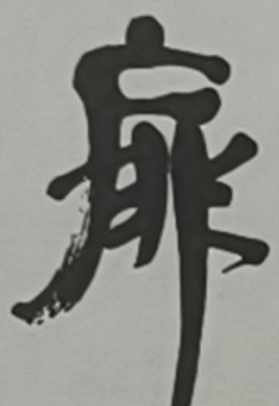
Chez Lamazère, notre revue vous offre l'apéritif.

3 hommes

Joie de l'espace, joie de se déplacer, de sentir dans ses mains une bête nerveuse, obéissante et racée... **ceux pour qui ces mots sont encore synonymes d'individualité, de liberté, d'originalité, ceux-là aiment DATSUN à la passion.**

Mais qui parmi les automobilistes sait ce que veut dire DATSUN, cette interjection à la fois brutale et douce qui semble exprimer la vitesse et le glissement dans l'air ?

Personne ou presque. Alors, dévoilons son origine, ouvrons la porte sous le signe de cet idéogramme qui signifie que " la chose sur laquelle il donne est grande et vaste " (et c'est bien le cas du groupe NISSAN, constructeur des Datsun) et qui veut dire aussi – merveille de l'écriture japonaise – " ouvrir les battant de son cœur ".



TOBIRA
" la porte "

TSUCHIKAU
" le développement,
l'accroissement "

OKII
" ce qui est
extrêmement grand "

Il y avait donc, à Yokohama, trois hommes, M. Den, le Dr Aoyama et le Dr Takenchi qui, en 1933 avaient fondé la NISSAN Motor Company Limited. Pour eux leur Société était semblable à un soleil (Sun) autour duquel gravitaient leurs espoirs, leurs recherches, leurs tâches de chaque jour. Les initiales de leur nom et le mot SUN donnèrent ainsi la devise D.A.T. Sun. Peut-on réver plus belle introduction pour l'historique d'une maison qui très rapidement va se hisser aux côtés des plus grands constructeurs mondiaux.

En 1935, début de la production en série des Datsun pour le marché intérieur et pour l'exportation. Dix sept ans plus tard, après les remous de la guerre et de l'après-guerre, Nissan signe un accord avec Austin pour le montage au Japon du modèle A.40.

Dès 1956 sort une berline 110 et un pick up 120, tous deux signés Datsun, tandis que l'Austin A.50 est construite intégralement à Yokohama. Les 110 et 120 sont appréciées, elles remportent un grand succès au Salon de Los Angelès qui marque le début de l'expansion aux États-Unis.

Et c'est **le premier succès en course,** au Mobile gas Trial en Australie ; en 1960 Nissan reçoit le prix Deming qui récompense l'excellence des contrôles de qualité sur ses automobiles.

La même année, NISSAN démarre sur le marché mondial avec **la Datsun 2.000,** fonde son réseau aux États-Unis et en 1964 celui du Canada.

L'exportation progresse à un tel rythme qu'un cargo aux flancs bleus et rouges revêtus de gigantesques lettres DATSUN est tout entier affecté au transport des voitures à travers le Pacifique.

Nissan lance en 1966 sa première limousine de prestige **la " Président "** et bientôt fusionne avec la Prince Motor Ltd.

Au Mexique et au Pérou les chaînes de montage sont opérationnelles ; la Datsun 1.000 est lancée, on la considère comme l'une des meilleures voitures populaires de l'époque.

A l'autre extrêmité de la gamme, **la " Nissan Prince Royal "** est construite, suprême honneur, pour l'Empereur du Japon.

A Honmoku, au bord de l'Océan, les entrepôts Nissan s'équipent en quais exclusivement réservés au chargement des voitures neuves sur les cargos de la Compagnie. Nous sommes en 1967 année de la naissance de **la " 1.600 "** puis de **la " Datsun Sport "** et des 7 principaux records de vitesse conquis par le prototype R.380.II.

Le nouveau siège de la Nissan est inauguré en 1968 tandis que **d'importants accords sont signés avec le groupe Fuji** (industrie lourde japonaise). L'activité de Nissan se développe toujours plus, des réseaux commerciaux s'installent en Angleterre, au Portugal.

En 1968,69, lancement de **la 1.800,** de **la Skyline 2.000 GT-R,** victoire au 17e Safari de l'Est-African et victoire au Grand Prix du Japon.

TSUKURU
" la création
la fabrication "

MINORU
" les fruits,
la plénitude "

HOMARE
" l'honneur,
la renommée "

et un soleil

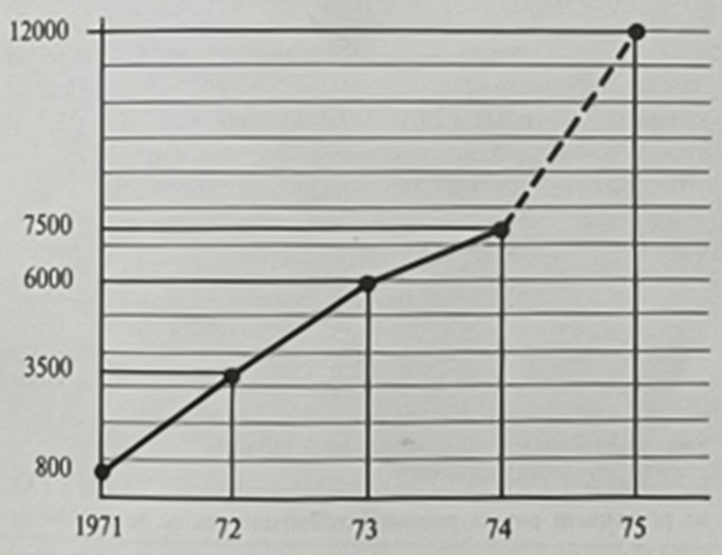
III
" le soleil "

Grand évènement cette même année, **la fantastique 240-Z,** une des voitures les plus passionnantes, fait une entrée remarquée sur le marché mondial. Elle est suivie de **la " 1.200 "** luxueuse et économique. 1969 se termine par la victoire de la " 1.600 " au Team Event du Rallye R.A.C.

En 1970 l'apport technologique de Nissan a joué un rôle décisif lors du lancement d'OSUMI, le premier satellite japonais. Victoires en Safari, au Total Rally Sud-Africain, à l'American Road Race of Champions, accords techniques avec Audi NSU et Bankel Ltd. pour l'utilisation du moteur rotatif et débuts du réseau d'importation en Suède.

Le 40e Rallye de Monte-Carlo voit, en 1971, deux 240 Z bien placées en 5e et 10e places sur 244 partants.

Jean-Pierre RICHARD pressent l'avenir de Datsun, pratiquement inconnu dans notre pays et devient concessionnaire exclusif pour la France. A la fin de l'année 800 voitures ont été vendues ; bientôt ce sera l'envolée.



7.500 Datsun en 1974 et probablement 12.000 fin 1975. De Janvier à Juin dernier l'augmentation est de 73 % sur l'année passée.Et pourquoi un tel succès.

- **Parce que ce sont des voitures pas comme les autres.** Les Datsun sont brillantes, robustes, d'une ligne insolite, et tellement économiques.
- Parce que **la Cherry** en particulier est véritablement l'automobile de la conjoncture actuelle.
- Et parce que **l'équipement** des Datsun est **complet.**

Le réseau d'après-vente, avec des **stocks rassurants** de pièces détachées souligne la politique de succursales des Établissements RICHARD : améliorer le service régional, éviter l'extension, la boursouflure du Siège social qui risquerait fort, sans cela, comme en tant de grandes maisons, de perdre rapidement le contact direct et de voir s'effriter les relations humaines.

Telle est, en quelques mots et quelques idéogrammes l'histoire d'une Marque et son envolée spectaculaire en France.

J.A.

ATARASHII
" ce qui est nouveau,
ce qui est up to date "

NOBIRU
" l'expansion "

La gamme DATSUN disponible en France

CHERRY 100.A 2 portes	**6 CV**	54 ch DIN
CHERRY 100.A 4 portes	**6 CV**	54 ch DIN
CHERRY 100.A Break	**6 CV**	54 ch DIN
CHERRY 120.A Coupé	**7 CV**	65 ch DIN
120.Y Coupé	**7 CV**	65 ch DIN
120.Y Break	**7 CV**	65 ch DIN
120.Y 4 portes	**7 CV**	65 ch DIN
160.J SSS Coupé	**9 CV**	93 ch DIN
180.B Berline	**10 CV**	98 ch DIN
180.B SSS Coupé	**10 CV**	103 ch DIN
260.Z Coupé	**15 CV**	150 ch DIN

> **" La voiture actuelle est faite pour la route et non pour la rue et son inadaptation est frappante par rapport aux besoins de la circulation en ville !**
>
> **M. DOUBLET**

les minis

Pour porter un tel jugement le Préfet de Paris n'était jamais sans doute monté à bord des mini-Austin 850, 1.000. 1.001, minimatic, Cooper 1.300 et Innocenti. **Les " mini " de British Leyland sont des voitures tellement adaptées à la circulation urbaine qu'elles ont été copiées, recopiées par nombre de concurrents.**

Tellement bien adaptées, pourquoi donc ?

- **parce que leur empattement est de 2,03 m ;**
- **leur longueur de 3,05 m ;**
- **leur largeur de 1,41 m ;**
- **leur rayon de braquage de 4,26 à 4,37 m.**

On lui demandait un jour comment il avait dessiné cette auto et le génial Alec Issigonis répondit : " Je prends une brique, je taille dedans pour dégager le capot, je lui mets 4 roues et voilà ". Et dans ce petit cube d'un peu plus de 3 m de long, 4 personnes peuvent prendre place. **Quelle meilleure utilisation peut-on trouver d'une surface au sol aussi réduite ?**

Quant à la rapidité de déplacement il suffira de savoir que **départ arrêté on sera 1 Km plus loin en 37"4, et 33"5 avec la Cooper 1.300** en ayant laissé sur place toute les berlines 4 portes, 4 places du marché.

Maxi-brio et mini-encombrement sont les clefs de la circulation en ville. Nous en avons fait l'expérience dans Paris avec une 404 (4,45 m de long, 1,62 m de large, 5,38 m de rayon de braquage) puis avec la 1.001 Austin.

Voici le bloc-notes de deux matinés (mardi 22 Juillet et mercredi 23 Juillet) avec les déplacements chronométrés pour le même parcours et les 3 mêmes arrêts.

404	mini 1.001
Neuilly Parking **9 h 10** 4 feux rouges Bd Péreire 9 h 17 Recherche d'une place de stationnement **9 h 28** Manœuvre 9 h 32	Neuilly Parking **9 h 10** 3 feux rouges Bd Péreire 9 h 16 Une place réduite pour stationner 9 h 20 Manœuvre 9 h 21 **gain de temps de 11 mn**
Départ 10 h 45 Av. du Pt Wilson 10 h 58 Parking et manœuvre **11 h 03**	Départ 10 h 45 Av. du Pt Wilson 10 h 54 Parking et manœuvre 10 h 55 **gain 8 mn**
Départ 11 h 20 Porte de Versailles **11 h 50** Parking et manœuvre **11 h 58**	Départ 11 h 20 Porte de Versailles 11 h 46 Parking et manœuvre 11 h 48 **gain 10 mn**

Ainsi, dans les mêmes conditions de circulation et de stationnement la Mini procure **un gain de 29 minutes pour la matinée, donc de plus d'une heure pour la journée.** Répartie tout au long de la semaine, des mois, de l'année, cette économie de temps et d'énervement est incroyable. Et elle l'est encore plus si l'on fait la comparaison avec les autobus (lents et rares) et le métro (mal aéré, mal éclairé) les uns et l'autre inacceptables pour qui est chargé de bagages ou de paquets.

Quant à la comparaison avec le taxi, la Mini avec ses 5, 6 ou 7 CV (mini 850, 1.000 et Cooper 1.300) sa consommation de **8 à 9 l aux 100 Km en ville,** elle tourne encore à l'avantage des Austin.

" Oui, direz-vous, mais où le bât blesse c'est que ces petites autos, avec leurs petites roues et leur petit moteur, sont peut-être bien adaptées à la ville mais pas à la route " et vous retournez ainsi l'affirmation de l'ancien Préfet de Paris. **Eh bien, que non pas.** Avec les Minis, détendu en ville, vous serrez passionné sur la route. Bien assises, tenant parfaitement, rapides et économes, les minis permettent **d'étonnantes étapes, d'étonnantes performances.** Les voici :

La Mini Austin 1.001

Caractéristiques :
Traction AV - 6 CV - 998 cm^3 - moteur transversal 4 cylindres **51 ch DIN** à 5.600 tr/mn - couple maxi 7,1 mKg à 3.200 tr/mn taux de compression 9/1 ;
4 rapports AV synchro + MA - levier au plancher ;
freins à tambour ;
roues AV, AR indépendantes ;
longueur 3,05 m - largeur 1,41 m - hauteur 1,35 m ; empattement 2,03 m ;
poids à vide 660 Kg.

La carrosserie est bien connue, c'est la petite berline cubique aux coins légèrements arrondis, dont l'habitacle forme la masse principale, le capot étant réduit au minimum. Les roues de 4,5 (j) x 10 permettent d'abaisser la garde au sol à 130 mm.

Le profilage est bon et les importantes gouttières à l'AV et à l'AR ne provoquent pas de remous aérodynamiques ni de sifflements.

L'intérieur est accessible par 2 larges portes (88 cm d'ouverture) et les sièges basculent d'une pièce. Malgré la hauteur réduite (1,23 m du sol) on pénètre facilement aux places AR.

Les sièges sont confortables et la faible inclinaison du volant donne une bonne assise aux poignets. Tableau de bord minimum lui aussi : 3 cadrans dans un container ovale reposant sur une tablette de la largeur de l'habitacle, un manomètre de pression d'huile, une jauge à essence, un tachymètre avec totalisateur Km et thermomètre d'eau. L'avertisseur est malheureusement au centre du volant et les commandes d'éclairage au tableau (avec par contre l'inverseur phares-codes sur une manette au volant).

Voiture élégante et de standing elle est proposée dans une gamme de tons harmonieusement mariés avec des intérieurs noirs ou beige et tabac.

Sur la route, la 1.001 couvre le Km départ arrêté, rappelons-le, en 37"5, atteint le **144 chrono** (25" au Km) et en freinage d'urgence à 80 Km/h nous l'avons stoppée sur sol sec en **24,70 m.**

En respectant scrupuleusement les limitations à 90 et à 130 (le tachymètre est de 4 % optimiste, alors que le compteur Km est exact) la consommation s'établit à **7,95 l aux 100.**

toujours en vogue

• La mini Cooper 1.300

Folle de joie, cette mini équipée d'un 1.275 cm³ (7 CV) 66 ch DIN à 5.800 tr/mn, taux de compression 9,75/1 est véritablement folle de joie lorsqu'on la lache sur l'autoroute. Vous pouvez y aller, elle possède un radiateur d'huile.

Départ arrêté elle sera au 1.000 m en 33"6 et débite ensuite les Km en 22" (164 chrono) mais attention vous êtes limités à 130 dans les pays sous-développés au point de vue réseau routier. **Tenue de route insolente, on a l'impression d'adhérer littéralement au ciment de la chaussée.** Sécurité aussi les freins à disque à l'AV, à tambour à l'AR assistés par servo. En cas d'urgence **à 80 Km/h, sur sol sec, (temps de réaction personnel exclu) vous arrêterez ses 760 Kg** (1 conducteur à bord et quelques bagages) **en 24,15 m dans une trajectoire sans bavure.**

Une des voitures les plus amusantes du monde.

• La mini-matic

Ultime métamorphose, cette berline s'équipe d'une boîte automatique à 4 rapports AV + 1 AR. Son 4 cylindres 998 cm³ (celui de la 1.001) conserve toujours le même brio ; **en démarrant sur le 4e rapport on sent les vitesses passer successivement à toute allure ; en ralentissant elles redescendent d'elles-mêmes.** En ville c'est la tranquillité d'esprit la plus complète. Sur route, extraordinairement nerveuse elle couvre le Km départ arrêté en 41"2 et atteint le 127 Km/h. Son freinage est lui aussi exceptionnel : à 80 Km/h arrêt absolu en 24,80 m. **Enfin à vitesse maxi sur autoroute et en respectant un très raisonnable 90 le niveau d'essence ne baissera que de 8,60 l tous les 100 Km.**

Les mini ? Une famille heureuse, tous ses enfants réussissent dans la vie.

Dernière heure

Au moment où nous mettons sous presse, deux nouvelles Mini viennent au monde, la Leyland Innocenti 90 et la Leyland Innocenti 120.

Coupée à la serpe, volontaire et trapue elle est signée Bertone. Le hayon AR s'ouvre de l'intérieur et un becquet surplombe le pavillon pour l'asseoir encore mieux aux grandes vitesses.

Légèrement plus longue que ses aînées (3,12 m au lieu de 3,05 m) elle donne plus d'espace aux passagers AR et les sièges AR rabattus elle offre un volume utile de 1.000 dm³.

Les sièges sont recouverts de velours de nylon, le tableau de bord a été redessiné, l'intérieur très soigné est remarquable par son élégance.

La " 90 " est équipée du 998 cm³ (49 ch DIN à 5.600 tr/mn), la " 120 " du 1.275 cm³ (65 ch DIN à 5.600 tr/mn, le couple maxi de 9,8 mKg étant obtenu à seulement 2.600 tr/mn). Sur les 2 modèles les freins sont à disques à l'AV, à tambour à l'AR.

Compte-rendu d'essai dès notre prochain N°.

J.A.

TRANSPORT

M. Marcel Cavaillé aux États-Unis

M. Marcel Cavaillé, Secrétaire d'État aux Transports, a effectué un voyage de dix jours aux États-Unis sur l'invitation de M. Coleman, son homologue américain.

Lors des entretiens qu'il a eus à Washington avec M. Coleman et ses collaborateurs, M. Cavaillé et ses interlocuteurs ont invoqué les sujets d'intérêt commun entre la France et les États-Unis dans le domaine des transports.

En ce qui concerne les transports terrestres, les deux Ministres ont procédé à un échange de vues sur les résultats obtenus par les deux pays dans les domaines ferroviaires et routier et convenu de poursuivre la coopération, notamment sur le problème des transports collectifs tant à grande distance que dans les zones urbaines.

M. Cavaillé a visité successivement les travaux du métro de Washington, les usines Pratt et Whithney et Général Électric, les systèmes de transport installés à Morgentown (West Virginia) et sur l'aéroport de Dallas – Fort Worth (Texas), le centre d'essais des transports à Pueblo (Colorado), le métro de San Francisco et les principales usines des sociétés Bœing, Lockheed et Douglas sur la côte ouest.

M. A. Lossky chevalier de la Légion d'Honneur

Parmi les promotions dans l'ordre de la Légion d'Honneur, nous avons relevé :

Au titre de Secrétariat d'État aux Transports, au grade de chevalier. M. Apollon Lossky, directeur d'une société de transports ; 43 ans d'activités professionnelles et de services militaires. Docteur en droit, M. Lossky a débuté en 1931 à la G.T.I. et y a effectué toute sa carrière. Attaché de direction en 1936, secrétaire général en 1952 puis sous-directeur en 1954, il assuma la direction des affaires administratives en 1960 et fut nommé directeur en 1974. M. Lossky est Président-délégué " Voyageurs " de la F.N.T.R., président de l'A.F.T.R.I., vice-président de l'I.R.U.. Administrateur de la Chambre Syndicale Nationale des Loueurs et membre suppléant du Conseil Supérieur des Transports, M. Lossky consacre toute son activité au transport routier.

Son affabilité et sa compétence lui valent le respect et la haute considération de toute la profession et nous le prions de trouver ici l'expression de nos respectueuses félicitations.

PULLMAN installe son quartier général européen

PULLMAN INC., dont le siège est à Chicago et qui dispose déjà de 22 bureaux implantés dans 14 pays, annonce l'installation de sa filiale PULLMAN INTERNATIONAL à Paris comme Quartier Général pour l'Europe, l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient

M. CASEY, Président de PULLMAN INC., a déclaré " PULLMAN INTERNATIONAL aura pour mission de coordonner les activités des divisions et filiales du groupe pour ces régions " et il a précisé qu'une portion importante du carnet de commandes actuel de PULLMAN (US $ 3 milliards et demi) est représenté par des contrats dans cette partie du monde où près du 1/5e de l'effectif global de PULLMAN (25.000 personnes) est employé.

M. Jean-Marie TINÉ P.d.g. de PULLMAN INTERNATIONAL

M. Jean-Marie TINÉ, administrateur de PULLMAN INC. depuis 1973 et Président de TRAILOR S.A. (filiale française de PULLMAN-TRAILMOBILE), a été nommé Président Directeur Général de PULLMAN INTERNATIONAL.

M. TINÉ, né en 1920 à Alger, est également Vice-Président Directeur Général de la SOCIÉTÉ INTERCONTINENTALE DES CONTAINERS, Chairman de TRAILOR U.K. Ltd., Directeur Général Adjoint de la BANQUE FRANÇAISE DE DÉPOTS & DE TITRES, et administrateur de LA ROCHETTE-CENPA.

M. TINÉ est Chevalier de la Légion d'Honneur et Croix de Guerre 1939-1945.

L'IFTIM communique :

En prélude au XVIe Salon de la Manutention l'IFTIM organise avec le concours du B.T.E. le XVIIIe Congrès de la Manutention à Nancy du 7 au 9 Octobre 1975.

sur le thème : Les Matériels de Manutention aspects économiques et humains.

Le 500.000e camion produit par l'usine de Wörth a été remis à un transporteur français

Le 500.000e véhicule industriel, produit dans la plus grande usine de poids-lourds d'Europe, a été remis à son propriétaire M. Henri HAUTIER, transporteur à La-Rochelle – La Pallice ; la cérémonie s'est déroulée à l'Usine de Wörth (R.F.A.) et était présidée par M. Kurt DICKERHOT Président du Directoire de Mercedès-Benz France. Avec une production annuelle de 76.000 unités en 1974, l'Usine de Wörth se situe, en effet, au premier rang européen. Elle emploie 8.400 personnes dont 10 % des français venus de l'Alsace toute proche, 10 % de sa production sont exportés vers la France qui demeure son premier client.

M. HAUTIER (au centre) reçoit les clés de son camion, à sa gauche (les bras croisés) M. Kurt DICKERHOF Président du Directoire de Mercedès-Benz France.

pont-transporteur pour la manutention des conteneurs

Un pont-transporteur primé en Australie est capable de véhiculer des conteneurs de marchandises de toutes tailles, et " révolutionne " les opérations effectuées dans les gares de fret. Mis au point par BRISBANE WHARVES & WOOL DUMPING PTY. LTD., ce pont transporteur, appelé le BRISKAR est conçu pour transporter un conteneur standard de 6 m de long et pour pouvoir passer par dessus une pile de trois conteneurs à vide.

Il est muni d'un tendeur spécial qui lui permet de soulever sans chaînes les conteneurs à hauteur exceptionnelle.

ACTUALITÉS

Par correspondance...
Le Brevet Professionnel du Transport

Le personnel des entreprises de transport (employés ou conducteurs) qui souhaite suivre pendant leur activité professionnelle une formation générale et professionnelle et débouchant sur une possibilité de promotion salariale, se heurte parfois à des problèmes de choix, devant la grande variété des moyens offerts.

Le Brevet Professionnel est une des moyens de la valorisation de la maîtrise.

C'est pourquoi, le Brevet Professionnel d'agent des entreprises de transport, diplôme de promotion sociale, consacrant une qualification professionnelle, est le mieux adapté à l'exercice de la maîtrise.

Il présente en effet le gros avantage d'assurer une formation " calibrée " qui a reçu le label de l'Éducation et dont une grande partie de la formation peut être suivie en dehors des heures de travail.

Les épreuves de ce diplôme sont à caractère essentiellement économique et commercial.

De plus, la variété de ses options au nombre de 4, donne à ce diplôme une grande souplesse et assure dans chaque spécialité, une formation approfondie :
- trafic routier, transport fluvial, groupage terrestre, trafic international.

Programme de l'examen :

Le Brevet Professionnel comporte trois séries d'épreuves. Les séries I et II peuvent être obtenues en une ou deux années. En outre, ces deux séries d'épreuves ont actuellement valeur de titre de capacité pour s'établir chef d'entreprise de transport routier ou de loueurs de véhicules industriels.

1re série : expression française, droit et droit appliqué au transport, (sans option) fonctionnement de l'entreprise dans le cadre de l'économie.

2e série : Réglementation propre aux activités, du trafic routier ou (avec option) du transport fluvial ou du groupage terrestre ou du trafic international. Techniques d'exploitation.

Quant aux épreuves de la série III, celles-ci peuvent être subies, au moins un an après avoir obtenu les épreuves des deux premières séries.

3e série : Documents du trafic routier ou du transport fluvial ou (avec option) du groupage terrestre ou du trafic international, avec taxation. Contrôle du fonctionnement de l'entreprise pour les trois premières options, et établissement d'un dossier transit douane pour la quatrième.

En résumé, la préparation au Brevet Professionnel dure normalement trois années mais peut être ramenée à 2 ans. Toutefois, ce cumul n'est pas conseillé pour le succès aux examens.

Pour chaque année scolaire elle comporte :
- des cours par correspondance ;
- un stage d'une semaine, chaque année.

Ce système de cours par correspondance permet aux intéressés de préparer le Brevet Professionnel à domicile.

Ainsi, ils n'ont pas l'obligation de quitter leur travail pendant plusieurs semaines, alors que l'entreprise a besoin d'eux.

La formule des cours et la brièveté des stages en font un moyen de formation très appréciable pour les candidats et leurs employeurs.

Conditions d'accès à ce diplôme :

Rappelons qu'il est ouvert :
- aux titulaires de certains diplômes professionnels : C.A.P., B.E.P. ;
- aux titulaires : de brevets d'enseignement commercial et industriel ;

de technicien ; du baccalauréat de l'enseignement secondaire ou de technicien.
- aux personnes employées dans les entreprises de transport ou auxiliaires du transport ou dans les services spécialisés de transport des entreprises industrielles ou commerciales.

Qu'il s'agisse de renforcer la formation d'agents de maîtrise en fonction ou de donner à d'autres membres du personnel des possibilités de promotion, le Brevet Professionnel permet de revaloriser globalement les fonctions de la maîtrise.

Il lui assure une autorité incontestable, puisque fondée sur la compétence.

Par ailleurs, les chefs d'entreprise du transport ont intérêt à utiliser le brevet professionnel, dont les frais de préparation sont déductibles de la contribution de 1 % affectée à la formation continue.

L'inscription à cette préparation doit se faire :
- **avant le 31 octobre,** pour la série I (début des cours novembre 1975) ;
- **avant le 1er janvier,** pour les séries II ou III.

à : TÉLÉ-FORMATION-TRANSPORT
Établissement privé d'enseignement professionnel - (service B.P.) - Monchy-Saint-Éloi - 60670 LAIGNEVILLE - Tél. : 455.21.54

Le réseau après-vente SAVIEM en Grande-Bretagne

L'implantation régulière du réseau international d'après-vente SAVIEM a franchi une nouvelle étape grâce aux activités de son importateur en Grande-Bretagne.

La Société NICKERSON LTD, qui assure depuis 1973 la commercialisation en Angleterre des maxi-codes SAVIEM, a mis en place un réseau d'ateliers d'après-vente et d'entretien comprenant 3 succursales et 15 agents répartis sur les grands axes routiers (voir liste jointe).

Chacun de ces points d'assistance SAVIEM dispose d'un lot de pièces de rechange permettant une intervention rapide.

En outre, chacun de ces 18 établissements accepte la carte de crédit SAVIEM ASSISTANCE permettant de régler à crédit les travaux effectués sans entraîner de retard.

La structure de ce réseau après-vente permet d'assurer dans les 48 heures toutes les interventions sur le territoire britannique.

Car panoramique avec vitres en polycarbonate

Un car nouveau et presque transparent baptiser " Vistacruiser " dont la partie supérieure est composée presque entièrement de plastique transparent pratiquement incassable, a récemment été présenté aux U.S.A. par Short Line Bus Company, la plus grande société New-Yorkaise de cars spécialisée dans le domaine du transport en groupe et de l'excursion.

Les côtés et le toit présentent une surface vitrée maximum dans un matériau incassable pour la sécurité des passagers. La plaque de Lexan MR 4.000, insensible à la rayure et aux agents chimiques, produit de Général Électric Plastics a été choisie pour cette application. D'autres raisons sont en faveur de l'utilisation du Lexan en plaques pour cette application : sa résistance supérieure aux rayons solaires, à la pluie, à la neige et aux écarts de températures.

De plus, selon la Direction de Short Line, l'achat du verre pour cette application est plus élevé.

Avec le Lexan, on peut thermoformer rapidement et à moindre coût, des fenêtres incurvées. Des plaques teintées sont utilisées pour le dôme et pour les vitres situées à l'avant et sur les côtés.

les Ets CORNET reçoivent cinq Mercedès 2626 K

M. Kurt DICKERHOF, Président du Directoire de Mercedès-Benz France a remis lundi dernier les clés de cinq 2626 K aux dirigeants des Ets CORNET spécialisés depuis 60 ans dans les travaux publics.

Le 2626 K, le camion chantier à moteur diesel à injection est produit par l'usine Daimler-Benz de Wörth, près de KARISRUHE.

Ce qui frappe sur l'un de ces camions travaux publics c'est l'équipement arrière en pneumatiques, des roues uniques à pneus extra larges, prototype de chez Michelin double X, sans chambre. Pour Claude BONNET, Directeur Technique des Ets CORNET, cette suppression des jumelages apporte au camion, outre un allègement du poids, une meilleure sortie en mauvais terrain. Ces pneus sont pour la première fois montés en France sur des véhicules de chantiers équipés d'autres perfectionnements techniques.

C'est ainsi que ce même 2626 K est doté d'un avertisseur électronique de dégonflement fabriqué par Jæger en collaboration avec Michelin.

Chaque pneumatique est interrogé en permanence par un calculateur étanche. En cas de faiblesse de la pression, un voyant au tableau de bord en informe le chauffeur.

A noter encore au cours de cette présentation, un camion 2623 qui a parcouru en 6 ans un peu plus de 400.000 kilomètres, un record pour les travaux publics. Les responsables des Ets CORNET envisagent de l'utiliser encore pendant deux ans pour des travaux moins éprouvants. Voilà un exemple assez remarquable d'un amortissement longue durée.

TRANSPORT

les nouvelles succursales

MAGIRUS-DEUTZ sur PARIS - NANTES

Plus présent que jamais sur la marché des véhicules lourds, M.D.T. a ouvert une nouvelle succursale dans cette région de grands passages et de transporteurs locaux.

Au moment où les conditions économiques actuelles demandent, dans le domaine du transport, plus d'économie, plus de longévité des matériels, plus de progrès techniques, MAGIRUS-DEUTZ concentre plus particulièrement ses efforts sur la création et le perfectionnement de points d'appuis dans des zones et sur des itinéraires judicieusement choisis. Il est d'autant plus important de veiller à cette infrastructure que, étendant sa gamme de matériel offert sur le marché, MAGIRUS commercialisera, en fin d'année, les véhicules de la nouvelle gamme moyenne des 6 à 13 tonnes " CLUB DES 4 "

Sur la R.N. 23 – 1 Km après La Flèche, en venant du Mans, et dans la direction d'Angers, se situent ces nouvelles installations qui comportent :

- 2.500 m^2 garage couvert ;
- 350 m^2 d'atelier pour service Diesel ;
- 200 m^2 de magasin pièces de rechange ;
- 90 m^2 de bureaux ;
- 900 m^2 de parking.

Garage, atelier, station service sont équipés de 2 fosses de 10 m, 2 fosses de 25 m, 2 fosses de 10 m.

L'atelier diesel comporte :

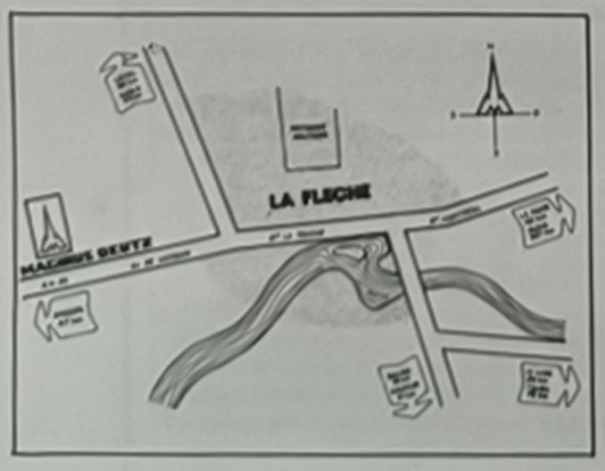
- Le contrôle direction ZF ;
- Le contrôle prédominance ;
- Le contrôle électronique de boite de vitesse et réglage moteur ;
- L'Arc 50 purgeur freins et embrayage etc.

Équipe compétente, fourgon atelier, voiture service complétent ces éléments nécessaires à tous dépannages.

Cette succursale est dirigé par M. KAUFMANN assisté de M. LECLAIR. M^me^VAN DER CRUYSSEN assure le service administratif et comptable.

L'atelier est supervisé par M. BAUDRY, le magasin par M. DUPUY.

*



LES NOUVELLES BMW

BMW est l'un des très rares constructeurs mondiaux à savoir créer, construire et diffuser à la fois la très grande berline, le coupé de prestige et des voitures de moyenne puissance. Tenir son image de marque tout au long de la gamme n'est pas facile ; ou bien on est doué pour les petites ou bien on a " vocation " pour les grosses automobiles. BMW tient le haut du pavé avec ses 3 litres mais elle avait également une clientèle fanatique pour ses célèbres 1.602 et 2.002. Celles-ci font place à la gamme " 3 ", les 316 et 320, d'une ligne très racée et d'une excellente finition. Les laques de la carrosserie, le gainage des sièges, des portières, du pavillon sont d'une qualité impeccable.

Le tableau de bord, en noir mat, s'incurve vers le conducteur et témoigne d'une grande expérience de la conduite et de l'ergonomie.

---

200 Km sur la 316, 200 Km sur la 320 nous ont donné une impression initiale très favorable. Malgré le carburateur réglé pour l'essence " ordinaire " la vitalité et le dynamisme des moteurs n'ont pas démérité. La 320 (1.977 cm^3) 4 cylindres, 109 ch DIN et la 316 (1.563 cm^3) 4 cyl. 90 ch DIN atteignent allègrement 160 Km/h pour la 316 et 180 pour la 320.

Le freinage est irréprochable, la direction précise (mais exige un équilibrage rigoureux des pneus AV) la boîte de vitesses une merveille et la tenue de route absolument remarquable.

Essai détaillé dans le prochain numéro.

Le Cinquantenaire de General Motors France

Il y a 50 ans — très exactement le 1er Octobre 1925 — était créée General Motors France S.A. pour assurer la distribution de Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, Cadillac, G.M.C., Vauxhall, Bedford et Opel en France ainsi que Frigidaire, AC Delco, Détroit Diesel Allison et Terex.

En quelques mots et quelques dates voici les grandes étapes de cette société dont le Président directeur général M. Pierre Dordain a su s'entourer d'une équipe technique, commerciale et de relations extérieures de haute valeur.

1925 : Création de GENERAL MOTORS FRANCE S.A. qui assure la distribution de véhicules et produits GM en France.

1930 : " DELCO-REMY ", " AC TITAN " : Début à Clichy de la fabrication d'équipements automobiles.

1948 : " FRIGIDAIRE " : Lancement de la fabrication dans les nouvelles usines de Gennevilliers.

1961 : " FRIGIDAIRE " : Sortie du millionnème appareil. " AC " : Sortie de la cent millionième bougie.

1967 : " AC DELCO " : Mise en route de la fabrication d'une gamme complète de nouveaux équipements automobiles.

1975 : GENERAL MOTORS FRANCE : Parc total 420.000 voitures et camions et 2.500.000 appareils électroménagers " FRIGIDAIRE ".

Premier exportateur d'équipements automobiles (transmissions automatiques de G.M. STRASBOURG incluses) et premier producteur et exportateur de bougies (production totale 450.000.000 d'unités).

Contrôles et réglages CIBIÉ à Rungis

Du 15 au 19 novembre, CIBIÉ et STP ont organisées sur le marché de Rungis une opération d'information sur le réglage des projecteurs de camions et le degré de pollution des gaz d'échappement. Aidées dans cette tâche par Miramond Le Disez et la Société des Accessoires Automobiles toutes deux situées à Rungis, CIBIÉ et STP ont contrôlé au total, plus de 300 véhicules.

Les techniciens de chez CIBIÉ se sont aussi efforcés d'informer les routiers sur la manière de règler correctement les projecteurs de leur camion sans l'apport du Réglosscope. Conseils pratiques, conseils utiles qui permettront peut être d'éviter l'éblouissement causé par des projecteurs mal réglés.

ACTUALITÉS

FRANCFORT 1975

Au moment où nous mettons sous presse le Salon de Francfort se termine. Salon extrêmement intéressant et dont nous publierons une analyse détaillée dans notre prochain N°. Coté voitures la 604 remporte un immense succès, la nouvelle gamme OPEL révèle une fois de plus la valeur des stylistes qui ont signé les Manta et Kadett GTE, les Ascona et la City. Les Lancia Beta, Monte-Carlo, Spider et Stratos sont de magnifiques voitures qui se sont révélées avec la nouvelle gamme BMW être les grands pôles d'attraction du Salon avec la CX Prestige. La CX 2.200 Diesel a retenu l'attention des automobilistes allemands qui en cette matière sont orfèvres.

Sur le plan véhicules utilitaires on a noté la présentation du Transcontinental FORD, l'immense stand DAIMLER-BENZ, N° 1 incontesté du poids lourd européen, les nouveaux BEDFORD qui, pour l'Allemagne, reprennent l'appelation BLITZ.

BERLIET était présenté par le nouveau Directeur de Berliet-Deutschland, M. Richard Monsch et Saviem sur le stand M.A.N. exposait le SG 3, le JN 90 et le JP 13A dont la calandre portait – pour l'Allemagne – la mention SAVIEM " M.A.N. service ".

Le groupe IVECO avec FIAT, Lancia, Om. Unic, Magirus-Deutz était la très grande vedette ; la foule qui se pressait sur le stand, le dynamisme des vendeurs, la confiance dans l'avenir dont témoignent les dirigeants montrent que l'intégration est pleinement réussie. Le nouveau géant européen met les bouchées doubles et déjà des moteurs Deutz équipent les châssis italiens.

Dans le hall des autocars se trouvait la grande sensation du Salon, le NEOPLAN articulé et à étage, véritable anticipation du car de l'avenir. Nous lui consacrons une étude complète dans notre prochain N° mais déjà donnons quelques chiffres extraordinaires : 440 ch DIN, 450 l de gasoil, 43 l au 100, 1.000 Km d'autonomie, 100 passagers, 15 m^3 de compartiment à bagages, 3 portes d'accès, une ambiance et une décoration raffinée.

Les nouveaux FIAT

Sous l'appellation " 170 " et " 190 ", FIAT présente deux nouveaux poids lourds gros porteurs pour transports sur longues distances.

Le 170 à deux essieux a été prévu pour un P.T.A.C. de 17,5 tonnes, le (futur Code Européen). Le 190 est identique au 170, à l'exception de son cadre de châssis réalisé en acier de plus grande résistance ; des suspensions AR renforcées ; des pneumatiques de fortes dimensions.

Il a été créé pour les pays, où le code de la route autorise un P.T.A.C. de 19 tonnes.

Ces deux modèles sont équipés FIAT Diesel V8 à aspiration naturelle, de 17,2 litres de cylindrée 330 ch (DIN), offrant une puissance spécifique minimale de 8 ch par tonne. Le couple de 115 mKg est atteint à 1.200 tr/mn.

Les deux véhicules peuvent être, en outre, dotés du 6 cylindres en ligne de 260 ch, qui équipe la gamme lourde Fiat et OM et dont le couple exceptionnel de 101 mKg s'obtient à seulement 900 tr/mn, avec répartition constante sur une vaste plage de régimes.

La gamme 170/190 comprend deux versions de base : porteur (NC) et tracteur pour semi-remorque (NT).

La mécanique a été conçue pour les conditions particulières d'utilisation, auxquelles les nouveaux véhicules sont destinés. Depuis le cadre de châssis en acier de haute qualité, rigide à la flexion mais possédant d'excellentes qualités d'elasticité torsionnelle, jusqu'à la transmission du mouvement aux roues par un pont à double réduction. L'embrayage, à commande oléopneumatique, et la boîte de vitesses forment un seul bloc avec le moteur.

Trois boîtes de vitesses sont prévues : avec le 260 ch, une boîte Fiat à 8 rapports, entièrement synchronisées, pour le V8, une boîte synchronisée ZF à 8 rapports, ou une boîte mécanique Fuller à 13 rapports.

•

Fiat a adopté des essieux rigides, avec des suspensions par ressorts à lames, très longs (1.800 mm), de grande flexibilité, assurant un excellent niveau de confort. La suspension arrière est complétée par une barre stabilisatrice est prévue également sur l'essieu avant.

Plusieurs couples de pont AR sont proposé et donnent des vitesses maximales entre 72 et 110 Km/h environ.

•

Le système de freinage est du type pneumatique conforme aux normes CEE : quatre dispositifs indépendants : frein pneumatique de service à trois circuits indépendants : deux pour le véhicule remorqueur, un pour la remorque ou la semi-remorque, le frein de secours, à commande pneumatique, le frein de stationnement mécanique à ressort, à commande pneumatique, le frein moteur, constitué par des volets obturateurs placés dans les collecteurs d'échappement.

•

Le mécanisme de commande est du type à billes, avec servo, constitué d'un vérin hydraulique. L'effort sur le volant est limité à 8 kg ; il s'agit donc, d'une direction particulièrement douce, qui assure cependant une excellente perception de l'adhérences des roues au sol.

L'intérieur de la cabine et son agencement ont été l'objet de nombreuses améliorations concernant, soit le confort, soit la sécurité des occupants.

La cabine est plus spacieuse, permet une grande liberté de mouvement, grâce, à une hauteur plus importante du toit ; elle peut être aisément traversée de gauche à droite ; elle peut être équipée d'un troisième siège central et de deux couchettes. L'accès est aisé, la visibilité excellente. Toutes les commandes se trouvent à portée de main ; les instruments et les dispositifs de contrôle sont aménagés de façon rationelle. L'aménagement intérieur et la suspension de la cabine ont été conçus pour offrir aux occupants un grand confort, grâce à l'insonorisation, la facilité de conduite, l'espace, la sécurité et à l'agencement fonctionnel intérieur.

On notera plus particulièrement :

- l'insonorisation ;
- la climatisation ;
- les multiples réglages du siège conducteur ;
- l'excellent dessin de la planche de bord ;
- le basculage de la cabine à 60°.

•

Les 170 - 190, c'est l'assurance de la qualité FIAT, de l'endurance des moteurs et d'une fiabilité incontestée.

les grandes tables de Paris

SEBILLON

Charles Sébillon, Paris-Bar, sont des noms chers aux milieux de l'Automobile. Parmi une carte justement célèbre on choisit toujours le merveilleux gigot de pré-salé aux haricot blancs.

A Neuilly - Porte Maillot, 20, avenue de Neuilly. MAI. 71-31 et 71-32.

«LA PETITE AUBERGE»

Bar-Restaurant

Ses Spécialités — Cuisine faite par le Patron

38, rue Laugier, Paris 17e. Tél. 924-85-51.
(Fermé le dimanche)

LAPEROUSE

Restaurant de Grande Tradition
(Nouvelle Direction)

51, quai des Grands-Augustins

3 MENUS - Avec les spécialités Laperouse de toujours:
45, 80, 120 F (tout... tout compris)
Réservation : 326-68-04 - fermé le lundi

PHARAMOND

Pharamond... c'est toute l'atmosphère des halles et du Paris gourmand. Qui ne connaît ses fameuses tripes à la Mode de Caen et ses grillades aux pommes soufflées.

PHARAMOND, 24, rue de la Grande-Truanderie. PARIS. Tél. : 488.06.72.

FARNIER & PENIN

11 & 13, rue J.-B. Charcot
92400 COURBEVOIE - Tél. : 333-59-80

SPÉCIALISTE DE LA
BAIE POUR AUTOCARS

Agréé par les grands constructeurs

Estafette - J7 - Peugeot - 1000 KD 3A
Citroën 2 cv, Fourgonnette, etc...

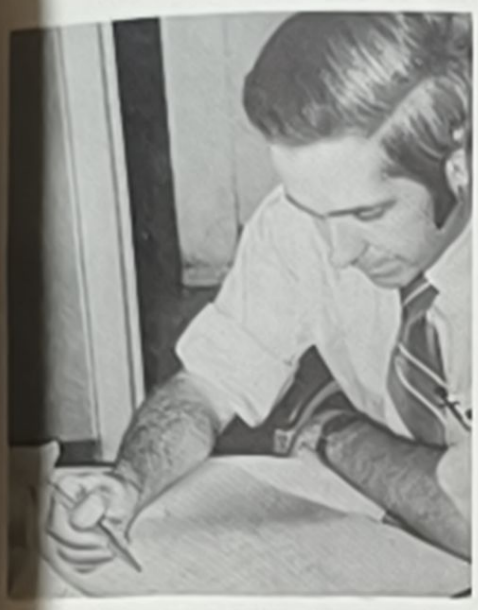
STORES TOUS VEHICULES
POUR CARS ET CARAVANES

CATALOGUE ET DIMENSIONS SUR DEMANDE

36-38, RUE PIERRE-CURIE
LA COURNEUVE (Seine)
Tél. : (1) 352-16-66

DÉPOT
Impasse Lafargue,
BEGLES (Gironde)
Tél. (56) 91-98-59

dans le prochain N°



— Les jeunes entrent dans l'entreprise

— entraînez-vous avec nous aux tests d'embauche

— le travail en usine

— le Salon de Paris sous le signe de la reprise ?

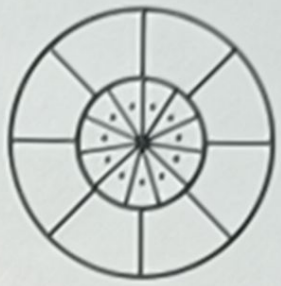
— le Salon de Francfort marque un tournant dans la conjoncture.

— la voiture : capital ou bien de consommation ; une voiture durable, la Lada.

— des voitures gaies, des voitures jeunes, les Alfetta, les nouvelles B.M.W.

— les jeunes et l'esprit d'aventure, les routes du Moyen-Orient.

— et toute l'actualité du mois.



Test N° 1

FOURNITURES GÉNÉRALES

CARROSSERIE - NAVIGATION
AVIATION - CHEMIN DE FER

GRAPPIN ANNAT

SELLERIE - ALUMINIUM
QUINCAILLERIE - ACCESSOIRES

TOLERIE INDUSTRIELLE : HOUILLES (S. & O.)
TISSAGE MECANIQUE : Beaucamps-le-Vieux (Somme)

PARIS : 50, RUE DES VINAIGRIERS - BOL. 82-37 (Lignes groupées)
LEVALLOIS : 18, RUE PAUL-VAILLANT-COUTURIER Téléph. : PERoire 32-56

Éditions TRANS-ACTUAL, 14, rue Labie - 75017 PARIS - Directeur de la publication : R.P. BIDET
Photocomposition : OPAG - Imprimerie COURBET - Bagneux - Dépôt légal : 4e trimestre 1975 - Revue inscrite à la C.P.P.P. n° 32.652

Cote des autocars d'occasion

le magazine du transport routier
autocar et cargo routier
N° 396 — OCTOBRE 1975
EDITIONS TRANS-ACTUAL

Cette cote établie par une Commission de Spécialistes du Marché Autocar est publiée par le magazine du transport routier AUTOCAR & CARGO ROUTIER, édité par les Éditions Trans-Actual.

Elle est agréée par l'Administration des Douanes et des Droits directs, bulletin n° 1.182 du 29 juillet 1965.

Les prix ci-dessous sont des prix **HORS TAXE** donnés à titre indicatif. Il s'entendent pour des véhicules sortis d'usines entre le 1er septembre de l'année précédente et le 31 août de l'année en cours, **en bon état de marche et de présentation avec équipement de série, pneumatique à 50 % d'usure maximum et un kilométrage annuel de 50.000 km.** Les équipements spéciaux doivent être chiffrés en sus compte tenu de leur vétusté.

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
BERLIET	PAK ..... 17.000 PHC ..... 34.000 PHN 10 ..... 53.000 PHL 10 ..... 57.000	PAK ..... 21.000 PHN 10 ..... 58.000 PHL 10 ..... 65.000	CRUISAIR 2 GM .... 75.000 CRUISAIR 3 GM .... 86.000 PH3 620 ..... 66.000 PH4 620 ..... 75.000	CRUISAIR 2 GM .... 80.000 CRUISAIR 3 GM ... 97.000 PH3 620 ..... 77.000 PH4 620 ..... 85.000	CRUISAIR 2 V 800 .. 88.000 CRUISAIR 3 V 800 103.000 CRUISAIR 3 GM .. 108.000 PH 3 620 ..... 85.000 PH 4 620 ..... 93.000	CRUISAIR 2 V 800 99.000 CRUISAIR 3 V 800 116.000 CRUISAIR 3 GM .. 120.000 PH 3 620 ..... 96.000 PH 4 620 ..... 105.000	CRUISAIR 2 V 800 114.000 CRUISAIR 3 V 800 134.000 CRUISAIR 3 GM .. 138.000 PH 3 620 ..... 110.000 PH 4 620 ..... 120.000	CRUISAIR 2 PORTO 131.000 CRUISAIR 3 V 800 154.000 CRUISAIR 3 GM .. 159.000
MERCEDES BENZ	0 302/352/10 R .... 68.000 0 302/352/11 R .... 71.000 0 302/327/12 R 88.000	0 302/352/10 R ... 80.000 0 302/352/11 R ... 83.000 0 302/327/12 R ... 100.000 0 302/327/13 R ... 108.000	0 302/352/10 R ... 88.000 0 302/352/11 R ... 97.000 0 302/327/12 R ... 110.000 0 302/327/13 R ... 118.000	0 302/352/10 R ... 97.000 0 302/352/11 R ... 105.000 0 302/360/12 R ... 123.000 0 302/360/13 R ... 130.000	0 302/360/10 R ... 110.000 0 302/352/11 R ... 115.000 0 302/360/11 R ... 127.000 0 302/360/12 R ... 137.000 0 302/360/13 R ... 145.000	0 302/360/10 R ... 126.000 0 302/352/11 R ... 130.000 0 302/360/11 R ... 143.000 0 302/360/12 R ... 154.000 0 302/360/13 R ... 163.000	0 302/360/10 R ... 144.000 0 302/352/11 R ... 146.000 0 302/360/11 R ... 165.000 0 302/360/12 R ... 177.000 0 302/360/13 R ... 188.000	0 302/360/10 R ... 160.000 0 302/352/11 R ... 160.000 0 302/360/11 R ... 172.000 0 302/360/12 R ... 193.000 0 302/360/13 R ... 206.000
SAVIEM	S 45 ..... 53.000 S 45 GT ..... 58.000 S 53 M ..... 65.000 SC 5 P 34.000	S 45 ..... 60.000 S 45 GT ..... 66.000 S 53 M ..... 72.000 SC 5 P 41.000	S 45 ..... 67.000 S 45 GT ..... 73.000 S 53 M ..... 80.000 SC 5 D 49.000	S 45 ..... 77.000 S 45 GT ..... 82.000 S 53 M ..... 89.000 SC 5 D 55.000	E 7 N 2156 ..... 112.000 E 7 L 2156 ..... 123.000 S 45 ..... 85.000 S 45 GT ..... 91.000 S 53 M 98.000	E 7 N 2156 ..... 128.000 E 7 L 2156 ..... 138.000 S 45 ..... 94.000 S 45 GT ..... 100.000 S 53 M 110.000	E 7 N 2156 ..... 146.000 E 7 L 2156 ..... 159.000 S 45 ..... 108.000 S 45 GT ..... 116.000 S 53 M 128.000	E7 N 2156 ..... 168.000 E 7 M 2156 ..... 178.000 E 7 L 2156 ..... 183.000 S 45 ..... 124.000 S 45 GT ..... 133.000 S 53 M 145.000
SETRA	S 10 ..... 53.000 S 11 ..... 65.000 S 12 ..... 76.000 S 14 ..... 82.000	S 80 ..... 75.000 S 110 ..... 87.000 S 120 ..... 100.000 S 130 ..... 105.000 S 150 ..... 110.000	S 80 ..... 85.000 S 110 ..... 105.000 S 120 ..... 112.000 S 130 ..... 119.000 S 150 ..... 126.000	S 80 ..... 94.000 S 110 ..... 115.000 S 120 ..... 125.000 S 130 ..... 132.000 S 150 ..... 144.000	S 80 ..... 106.000 S 110 ..... 130.000 S 120 ..... 140.000 S 130 ..... 150.000 S 150 ..... 160.000	S 80 ..... 120.000 S 110 ..... 142.000 S 120 ..... 155.000 S 140 ..... 165.000 S 150 ..... 178.000	S 80 ..... 134.000 S 110 ..... 160.000 S 120 ..... 175.000 S 140 ..... 182.000 S 150 ..... 192.000	S 80 ..... 148.000 S 110 ..... 180.000 S 120 ..... 193.000 S 140 ..... 210.000 S 150 ..... 220.000
VAN HOOL	625 ..... 20.000 320 L ..... 58.000 340 L 55.000	625 ..... 25.000 320 L ..... 66.000 340 L 65.000	625 ..... 33.000 320 L ..... 76.000 340 L 75.000	625 N2 ..... 40.000 314/2 ..... 65.000 320 L ..... 87.000 340 L 86.000	625 N 3 P ..... 49.000 314/2 ..... 70.000 308 L 105.000	625 N 3 P ..... 55.000 314/3 ..... 80.000 308 RL ..... 120.000 440 ..... 135.000	625 N 3 P ..... 60.000 308 RL ..... 135.000 300 ..... 140.000 440 ..... 150.000 700 ..... 158.000	329 ..... 89.000 300 L ..... 158.000 440 ..... 175.000 700 ..... 180.000

Reproduction interdite

LA SOCIETE DU POIDS LOURD

Des moyens efficaces
Des hommes responsables
Au service du transporteur voyageur

JO Dépannage sur les lieux de l'accident

Prise en charge du véhicule sur les lieux de l'accident
Les cars peuvent être enlevés immédiatement en soulevé ou mieux, dans le cas de longs trajets, sur plateau tracté.

JO Mise à disposition d'un car en location

Location d'un autocar sans chauffeur
Quelle que soit la durée d'immobilisation des véhicules, notre Société LOCAMAT offre le service location de cars sans chauffeur. En cas d'accident avec un tiers responsable, la location peut être prise en charge par l'assurance adverse.

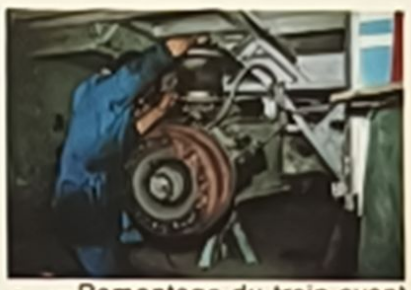
J+2 Devis forfaitaire

Expertise et devis forfaitaire en 48 heures
La présence permanente d'un véritable expert, permet l'approche rapide et précise du devis définitif, soumis à l'approbation du client après accord des Compagnies d'assurance.

J+7 Fin du démontage

J+15 Remontage du treillis

Mise en route rapide des travaux
Dès acceptation des devis, 10 postes de travail indépendants permettent d'accueillir rapidement votre autocar dans les meilleures conditions, qu'elle qu'en soit la marque.



J+17 Remontage du train avant après contrôle

J+17 Remontage des tôles

J+18 Remontage des faisceaux électriques

Des délais extraordinairement rapides
Quels que soient les travaux à effectuer, nous disposons de trois sections spécialisées permettant de traiter simultanément la carrosserie, la mécanique et l'électricité. De plus, un stock permanent de 12.000 pièces de rechange assure les délais d'intervention les plus rapides.

J+19 Passage dans le tunnel à peinture

Réglements directs des factures par les assurances
Nos relations directes avec différents groupes d'assurances permettent la prise en charge directe (T.V.A. exceptée) des factures de réparation, évitant ainsi toute contrainte administrative à la clientèle.

J+25 Essais et parfaite finition. Remise du véhicule au client après 25 jours d'immobilisation.

R.C. LILLE 56 B 9

LA SOCIETE DU POIDS LOURD
Zone Industrielle de LILLE
B.P. 102
59113 SECLIN
Téléphone : (20) 52.23.24
Télex : 82123

SAVIEM

IL EST DES CIRCONSTANCES ...

TRANSPORTEURS SPECIAL VOYAGEURS

... OU VOTRE "INTERET" COMMANDE LE CHOIX D'UN SPECIALISTE COMPLET.

SOCIETE DU POIDS LOURD

des hommes responsables, des moyens efficaces
pour le traitement rapide de toutes les interventions.

1. prise en charge du véhicule sur les lieux de l'accident.
2. expertise et devis forfaitaire en 48 heures.
3. mise en route rapide des travaux.
4. délais de réalisation exceptionnels.
5. location d'un autocar de remplacement.
6. réglements directs des factures par les assurances.